








Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

**Untersuchungsgebiet
Kfz-Verkehr
(8.200-16.400 Kfz/24h)**

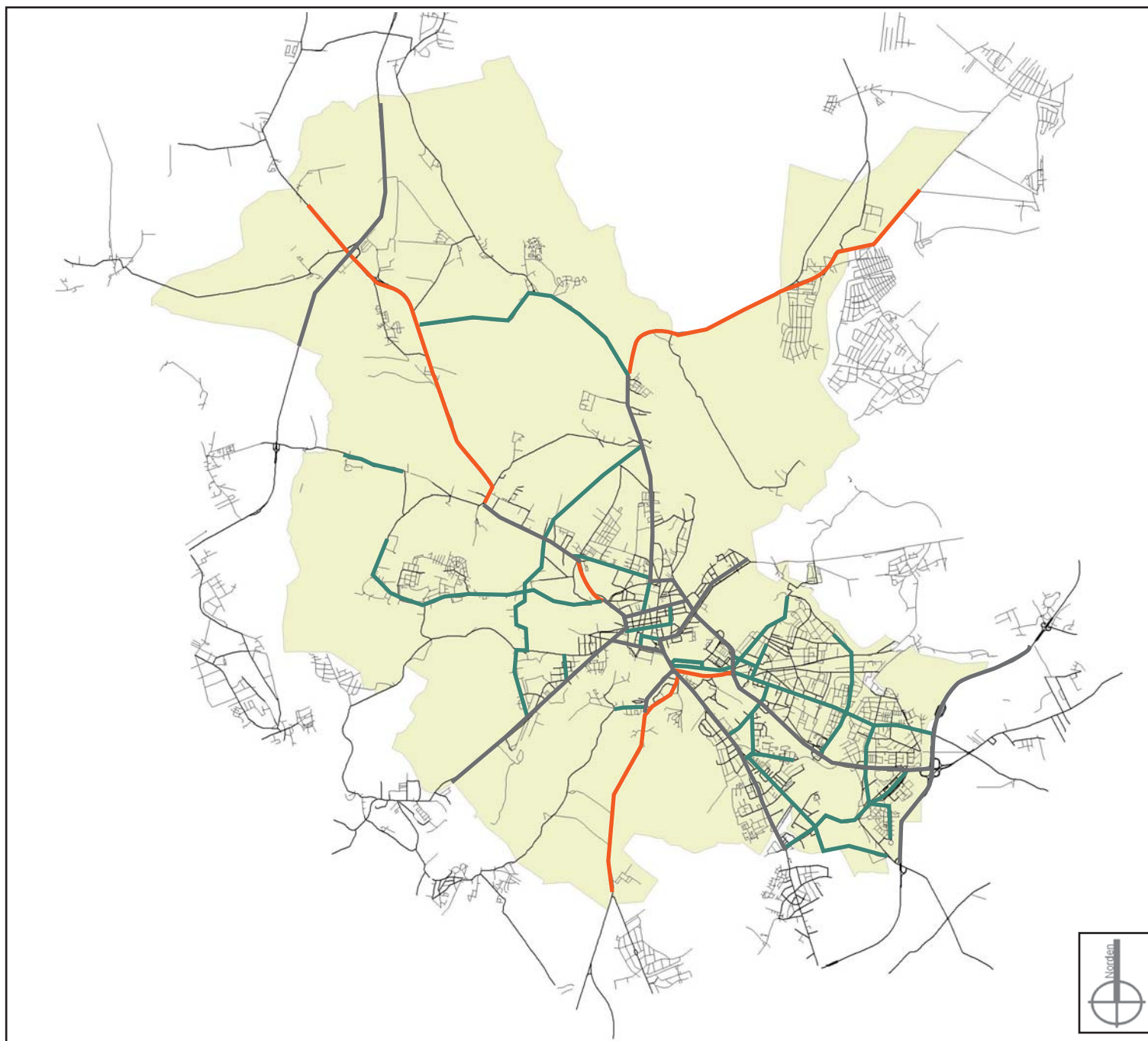
Legende:

-  Stadtgebiet
-  Straßennetz
-  Straßen Bestandteil
LAP Stufe 1
- Untersuchungsgebiet**
-  Bundesstraßen
-  sonstige Hauptstraßen

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

Anlage 1








Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

**Untersuchungsgebiet
Straßenbahnverkehr**

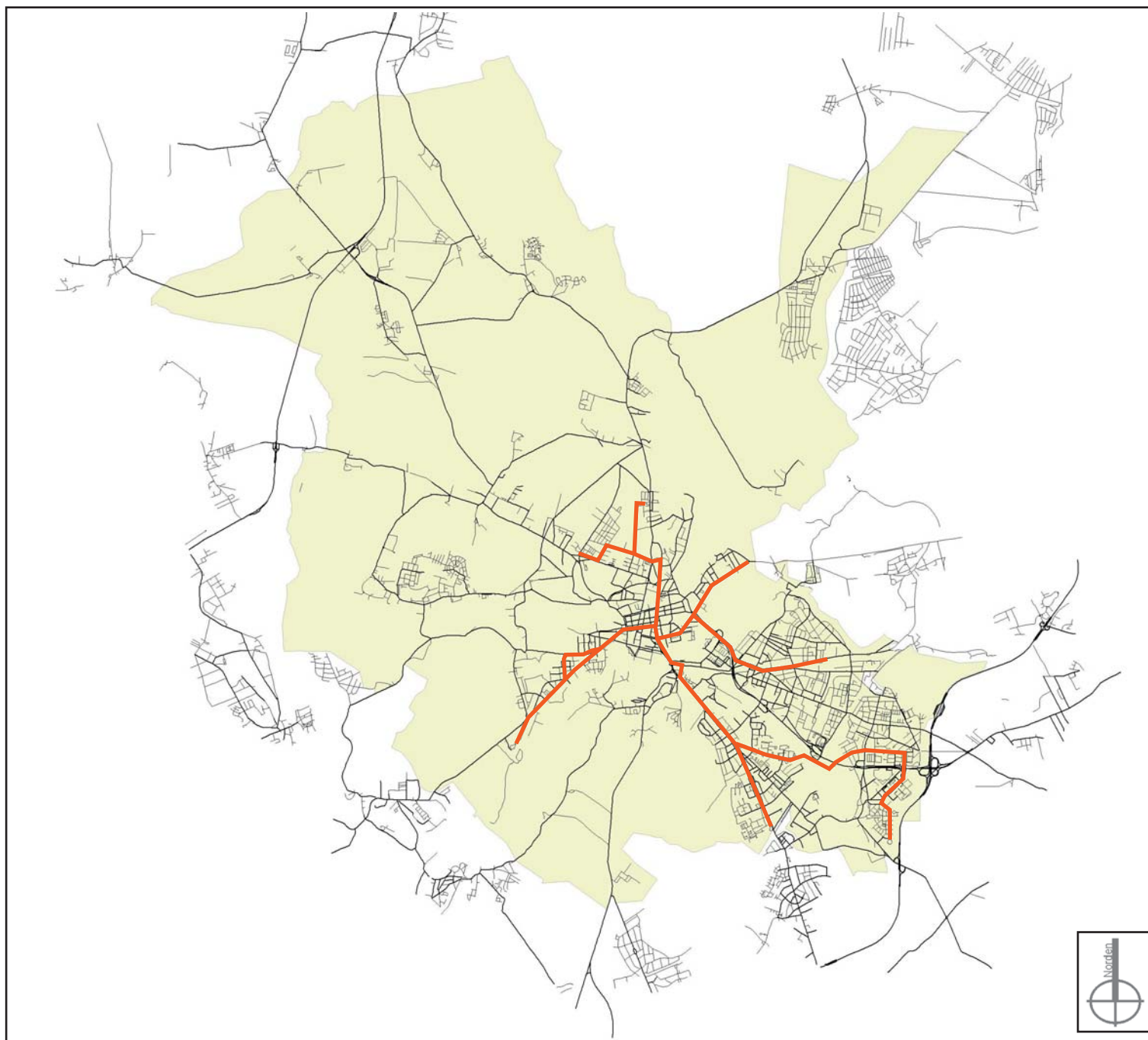
Legende:

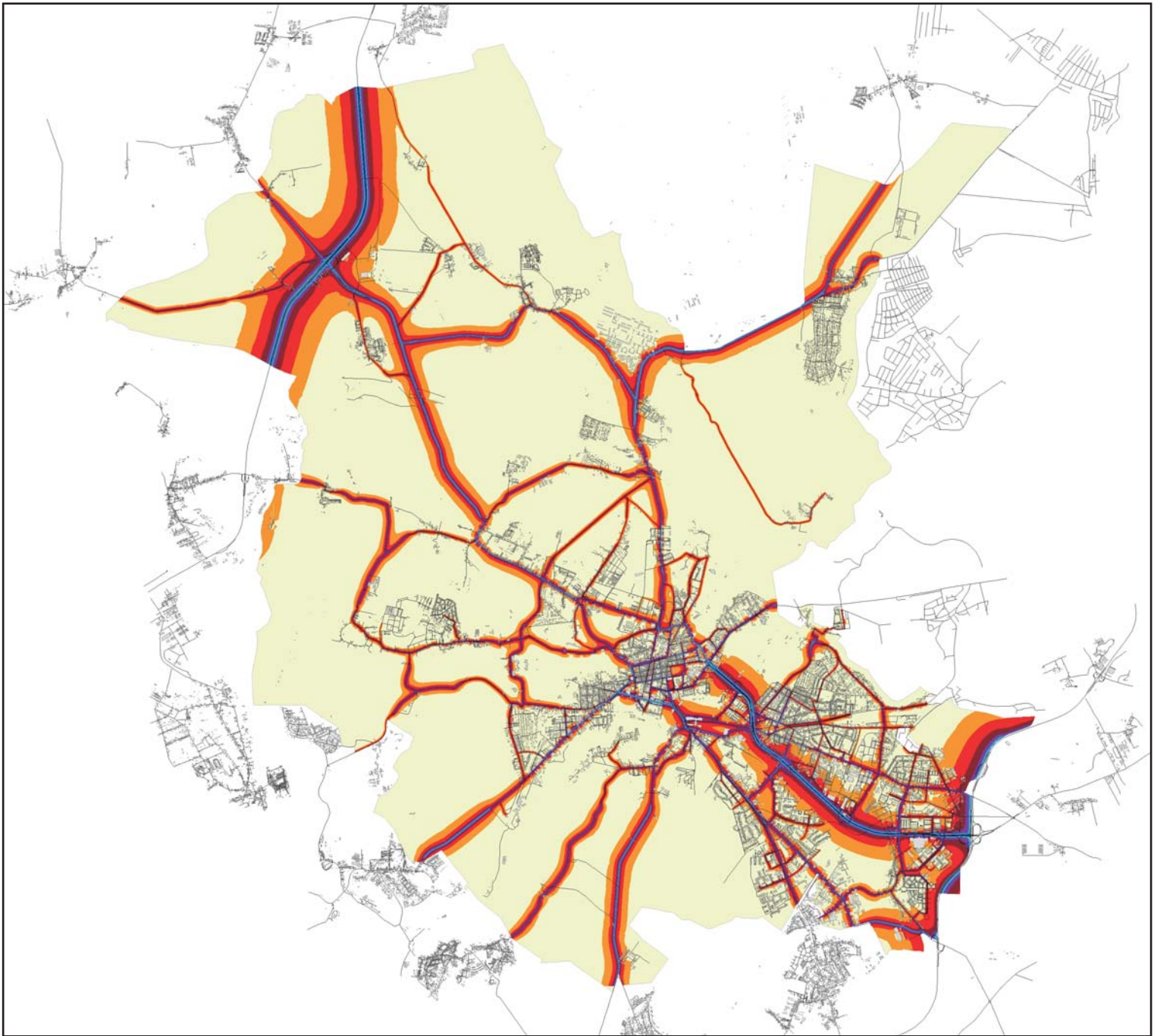
-  Stadtgebiet
-  Straßennetz
- Untersuchungsgebiet**
-  Straßenbahnnetz

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

Anlage 2





Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

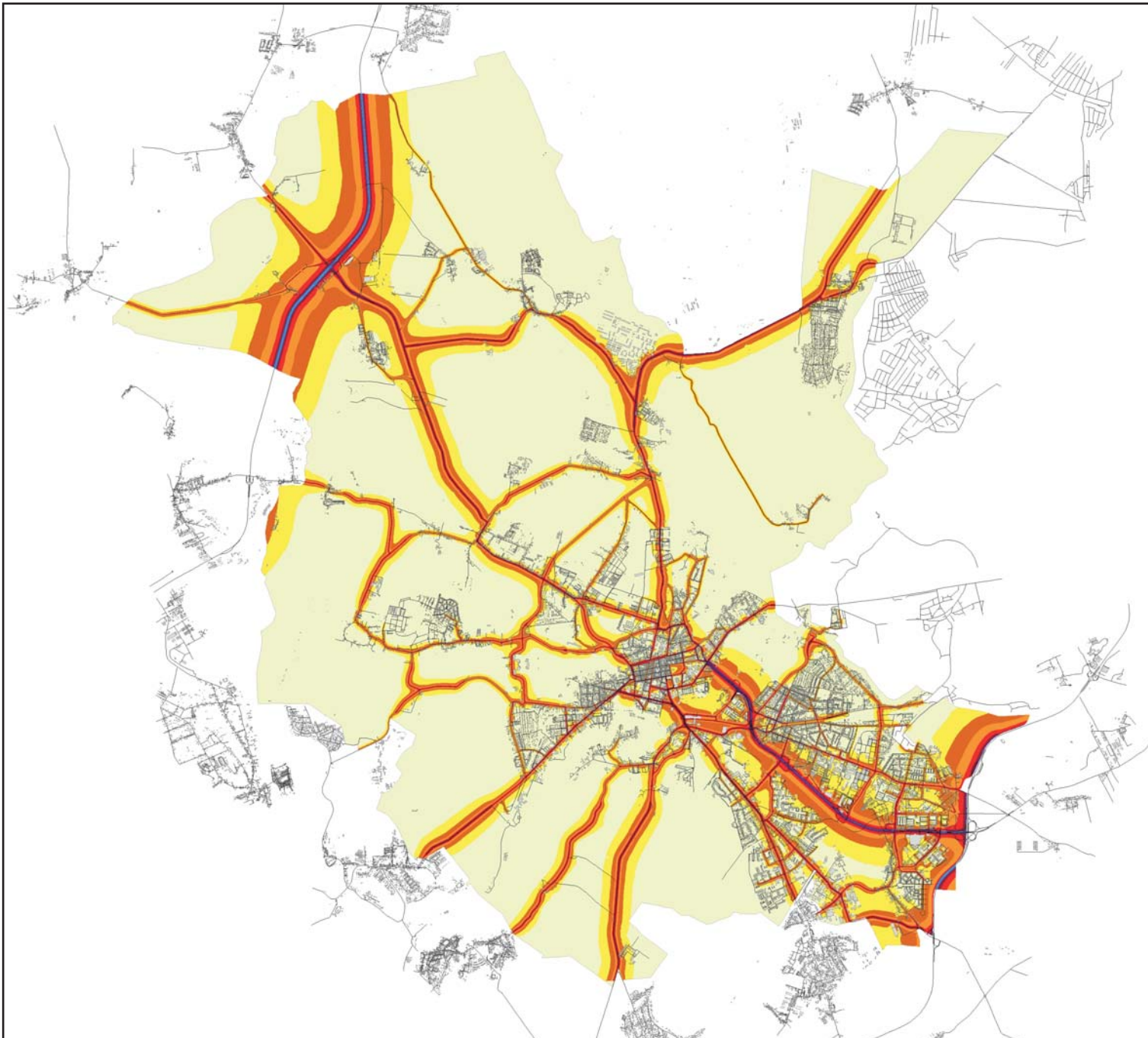
Lärmkartierung L_{den} Gesamtstadt (Kfz-Verkehr)

Legende:

- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- 75 - 80 dB(A)
- > 80 dB(A)
- Straßen
- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Quelle: Landesumweltamt Brandenburg,
Lärmkartierung gemäß Richtlinie 2002/49/EG

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden



Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

**Lärmkartierung L_{night}
Gesamtstadt (Kfz-Verkehr)**

Legende:

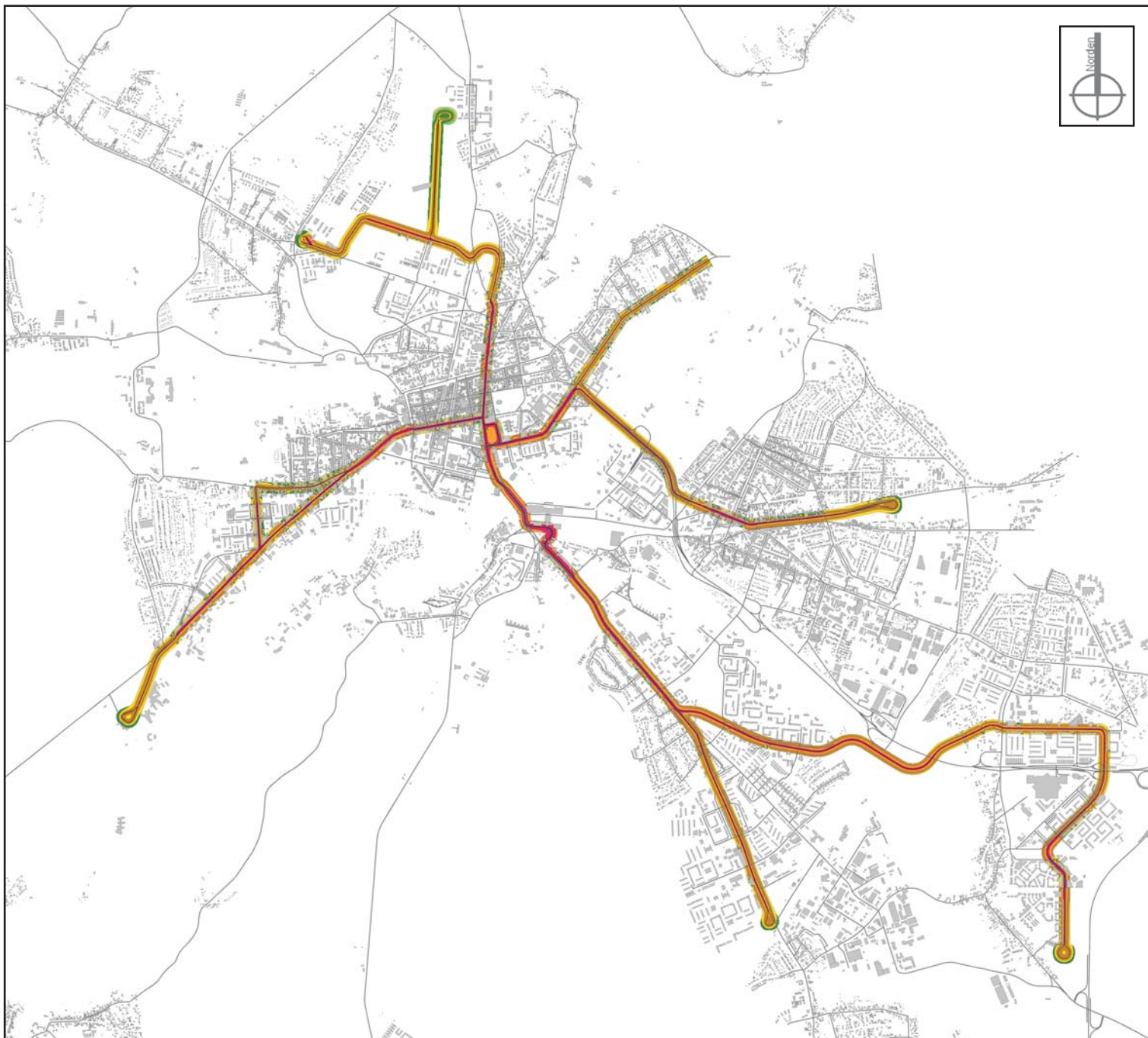
- 45 - 50 dB(A)
- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- 70 - 75 dB(A)
- 75 - 80 dB(A)
- > 80 dB(A)
- Straßen
- Gebäude
- Gemeindegrenzen

Quelle: Landesumweltamt Brandenburg,
Lärmkartierung gemäß Richtlinie 2002/49/EG

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

Anlage 4



Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

**Lärmkartierung L_{den}
Gesamtstadt
(Straßenbahnverkehr)**

Legende:

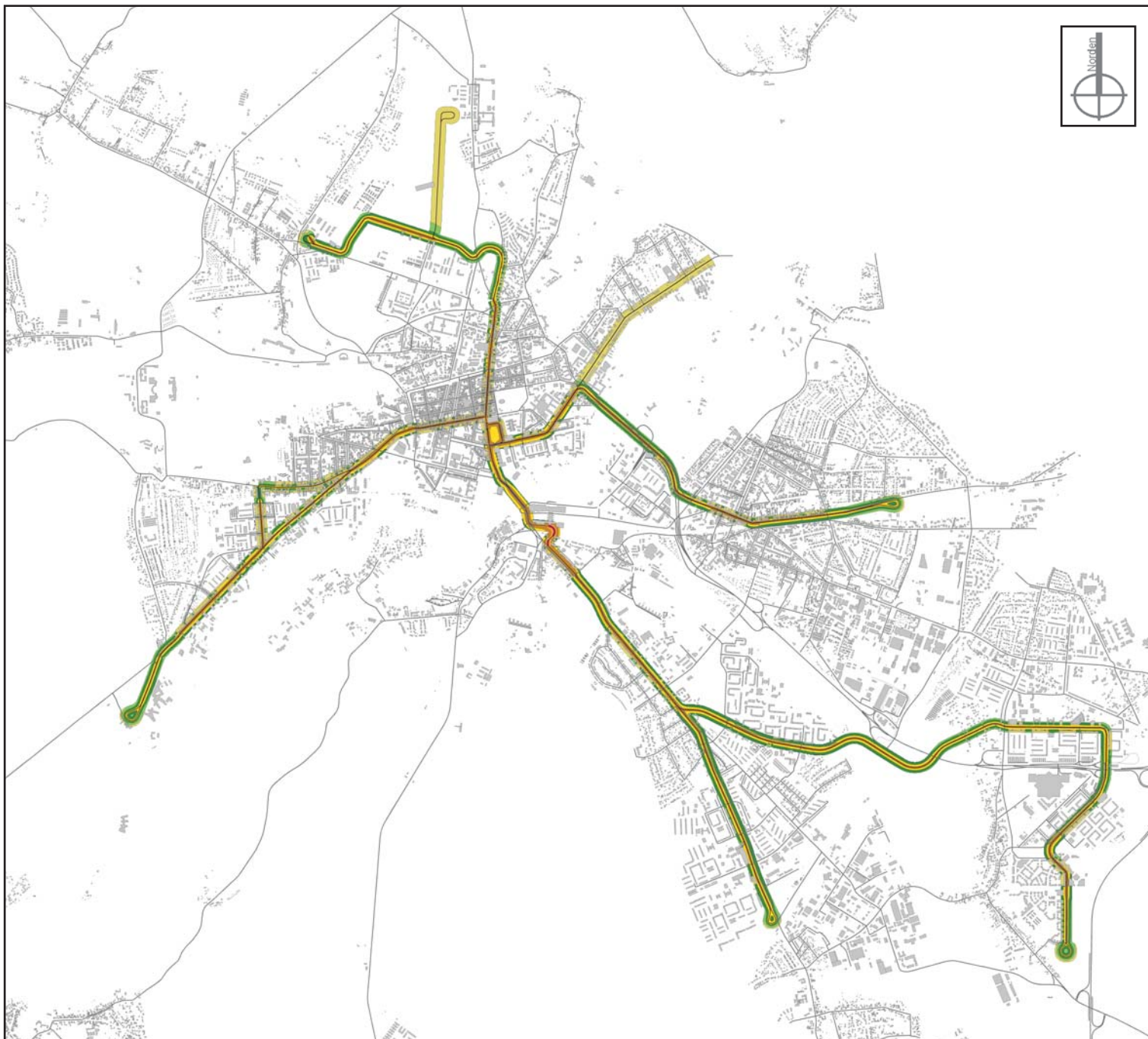
	40 - 45 dB(A)
	45 - 50 dB(A)
	50 - 55 dB(A)
	55 - 60 dB(A)
	60 - 65 dB(A)
	65 - 70 dB(A)
	70 - 75 dB(A)
	75 - 80 dB(A)
	> 80 dB(A)

Berechnung: Cdf-Schallschutz consulting Dr. Fürst

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

Anlage 5

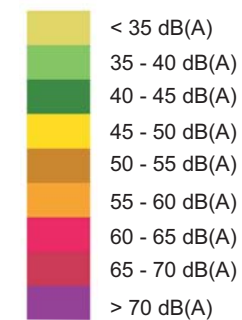


Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTU

**Lärmkartierung L_{night}
Gesamtstadt
(Straßenbahnverkehr)**

Legende:



Berechnung: Cdf-Schallschutz consulting Dr. Fürst

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

Anlage 6







Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTV

Übersicht zu den ruhigen Gebieten

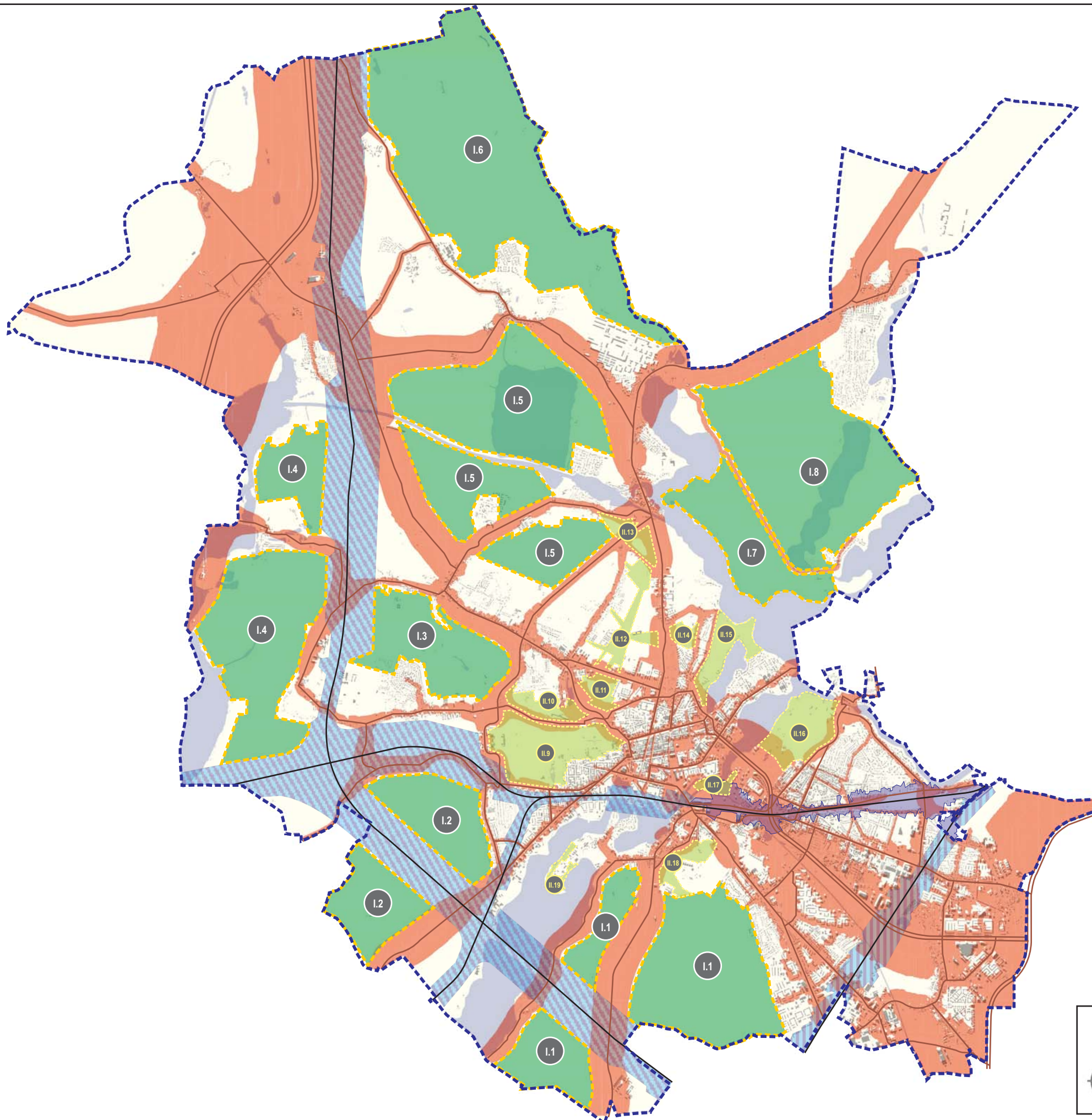
Legende:

-  Stadtgebiet
-  Straßennetz
-  Belästigungskorridor
Hauptstraßenverkehr
-  Eisenbahnstrecken
-  Belästigungskorridor
Eisenbahnverkehr
(aus Kartierung / Abschätzung)
-  ruhiges Gebiet - Typ 1
-  ruhiges Gebiet - Typ 2

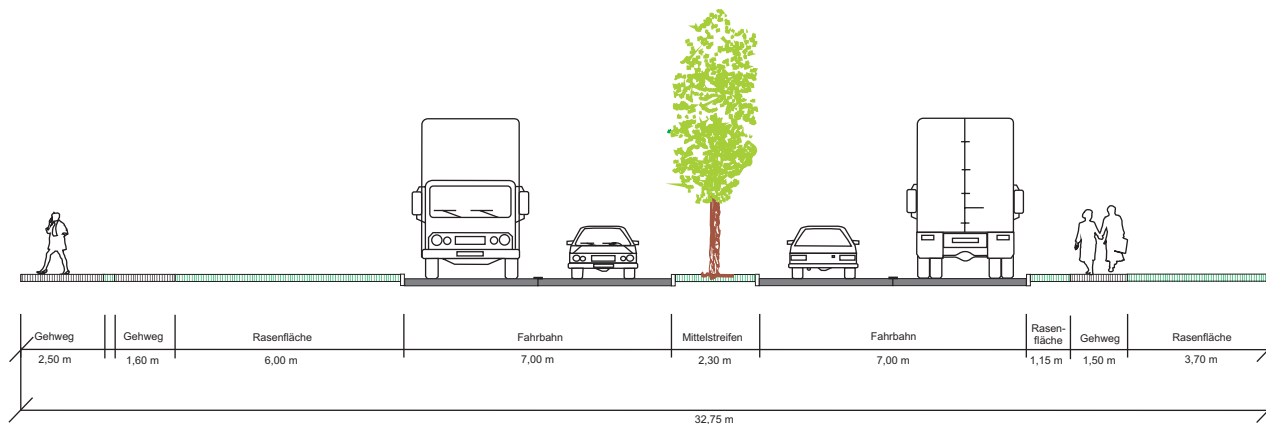
PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Stand: September 2011

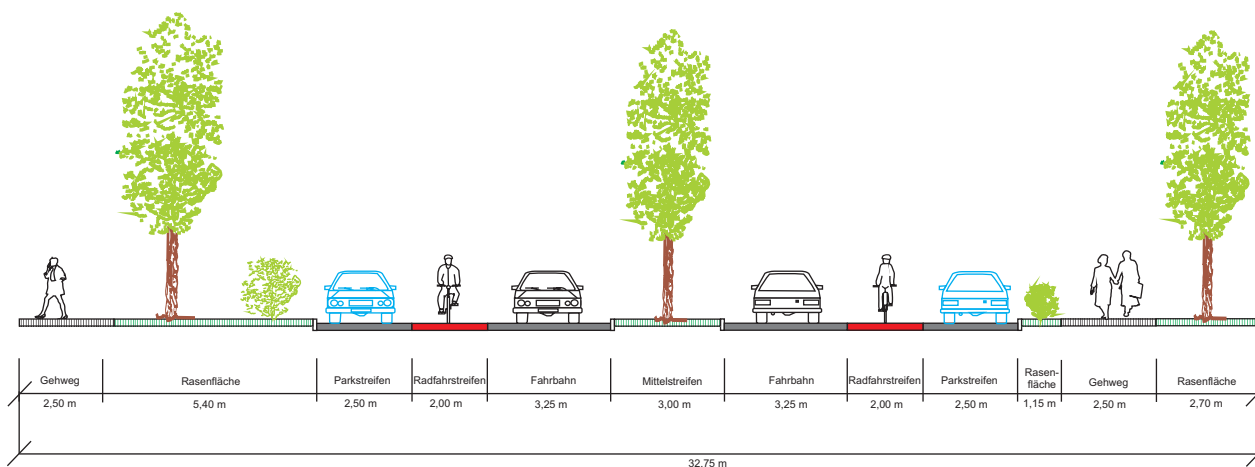
Anlage 7



Querschnitt Neuendorfer Straße nördlich Galileistraße



Ist-Zustand



Umbauvorschlag (Einordnung von Radfahrstreifen und Flächen für den ruhenden Verkehr)



Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTN

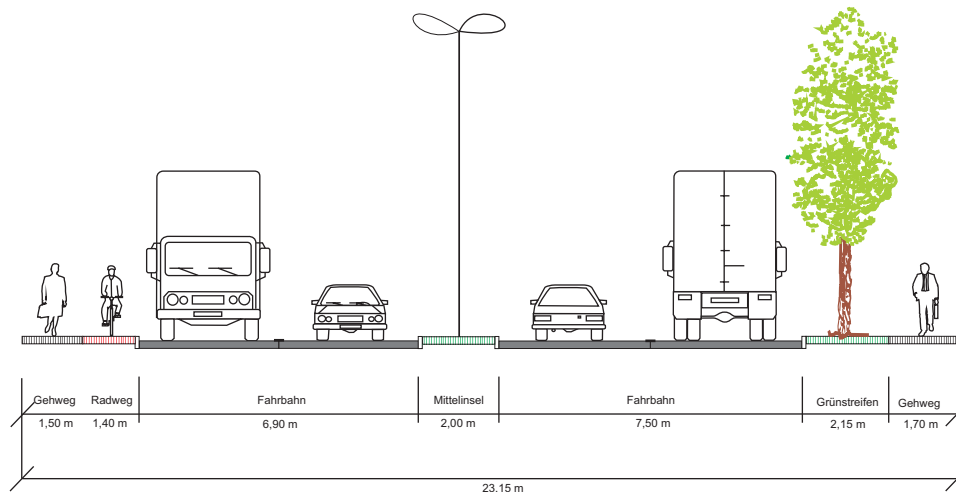
Veränderung der Querschnittsaufteilung- Beispiel Neuendorfer Straße

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

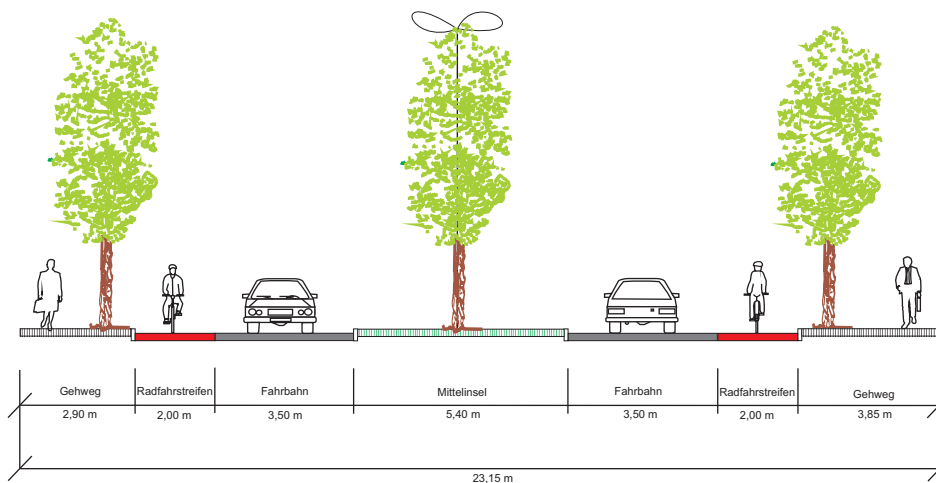
Stand: September 2011

Anlage 8

Querschnitt Horstweg nördlich Teltower Damm



Ist-Zustand



Umbauvorschlag (Einordnung von Radfahrstreifen)



Lärmaktionsplan Potsdam

für Straßen mit 8.200 - 16.400 DTV

Veränderung der Querschnittsaufteilung- Beispiel Horstweg

PLANUNGSBÜRO
Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
SVU
Gottfried-Keller-Straße 24
01157 Dresden

Anlage 10: Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan (Stand September 2011)

Hinweis: Der für den Lärmaktionsplan maßgebliche Ist-Zustand (Lärmkartierung) basiert auf dem Jahr 2005. Maßnahmen, die zwischen 2005 und 2010 realisiert wurden, sind deshalb ebenfalls Bestandteil des Maßnahmeplans.

Umsetzungshorizonte: 1) bis 2012 2) 2013-2017 3) 2018-2022

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h		Zeit- raum			
Maßnahmen	Erläuterungen	im LRP	kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾
1.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement entsprechend Lärmaktionsplan Stufe 1		x	x	x
	Öffentlicher Personennahverkehr				
1.2	Förderung des ÖPNV entsprechend Lärmaktionsplan Stufe 1				
	Erhalt- und Ausbau des ÖV – Angebotes (Maßnahmen StEK Verkehr & Nahverkehrspl.)	x	x	x	x
	Neubau von P + R – Anlagen	x		x	x
	Ergänzung ÖPNV-Beschleunigung	x	x	x	x
	Beschaffung neuer Fahrzeuge	x	x	x	x
	Radverkehr				
1.3	Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und sowie der Modal-Split-Anteile des Radverkehrs				
	kontinuierliche Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten (speziell an den Schnittstellen zum ÖPNV und SPNV)		x	x	x
	Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof			x	
	Schaffung zusätzlicher Serviceangebote für den Radverkehr (Reparaturstationen etc.)			x	x
	Beschleunigung des Radverkehrs (Grüne Welle)			x	x
	Verbesserung Stadt-Umland-Verbindungen			x	x
	Netzlückschluss Marquardter Chaussee (B 273) (Schiffbauversuchsanstalt - Am Friedrichspark)	x	x	x	
1.4	Verbesserung und Verbreiterung vorhandener Radwege und Radfahrstreifen (siehe RVK 2008)				
	Alt Nowawes				x
	Babelsberger Straße				x
	Bornstedter Straße		x		
	Fr.-Engels-Straße (H.-Mann-Allee- Friedhofsgasse)		x		
	Heinrich-Mann-Allee		x		
	Neuendorfer Straße			x	
1.5	Einordnung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn				
	siehe auch Punkt 3.5	x	x	x	
	Fußgängerverkehr				
1.6	Verbesserung der Querungssicherheit, Reduzierung von Trennwirkungen				
	gesamstädtische, sukzessive Umsetzung von Querungshilfen, Fußgängerüberwegen, Gehwegüberfahrten bzw. -aufpflasterung, Knotenpunktaufpflasterungen, etc.	x	x	x	x

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h		Zeit- raum						
Maßnahmen		Erläuterungen		im LRP	kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾	
1.7	Sicherung des Längsverkehrs (Ergänzung, Verbreiterung Gehwege)	Reiherbergstraße				x	x	
		Ketziner Straße				x	x	
		Potsdamer Chaussee, Bereich Groß Glienicke				x	x	
2.	Verkehrsverlagerung							
2.1	Reduzierung der Gesamtbetroffenheiten Leipziger Straße / Brauhausberg	Vertiefende komplexe Untersuchung zu den Möglichkeiten einer Bündelung des Verkehrs im Zuge des Brauhausberges unter Berücksichtigung akustischer, lufthygienischer, verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte				x	x	
2.2	Verlängerung der Wetzlarer Straße	Entlastung angrenzender Wohnbereiche, Prüfung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Objektplanung, Berücksichtigung des Themas Eisenbahnlärm zu empfehlen				x	x	
2.3	langfristige Trassenvarianten (z.B. Havelspange, OU Fahrland)	Berücksichtigung der Lärmthematik im Rahmen der Straßennetzplanung, Zielstellung sollte dabei die Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz sowie die Vermeidung zusätzlicher Lärmbetroffenheiten bilden					x	
3.	Verstetigung des Kfz-Verkehrs							
Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit								
3.1	Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge von Hauptverkehrsstraßen ganztags auf 30 km/h nach Einzelfallberechnung gemäß RLS 90 und Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der jeweiligen Randbedingungen (Vereinbarkeit mit ÖPNV, LSA-Koordinierung, etc.)	Charlottenstraße (Am Bassinplatz - Schopenhauer Straße)				x		
		Friedrich-Engels-Straße (Großbeerenstraße - Nuthestraße)				x		
		Großbeerenstraße (Karl-Liebknecht-Straße - Pestalozzistraße)			x			
		Hebbelstraße (Kurfürstenstraße - Gutenbergstraße)			x			
		Karl-Liebknecht-Straße (Großbeerenstraße - R.-Breitscheid-Straße)			x			
		Ketziner Straße (Kienhorststraße - Marquardter Straße)			x			
		Jägerallee (Gr.-Mendel-Straße - Hegelallee) Empfehlung gemäß RVK Schutzstreifen oder Tempo 30			x			
		Marquardter Straße (Ketziner Straße - Marquardter Ausbau)			x			
		Pappelallee (50 m östlich E.-Engel-Straße - G.-Herrmann-Straße)					x	
R.-Huch-Straße (E.-Prochaska-Straße – Am Hirtengraben)			x					

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h		Zeit- raum			
Maßnahmen	Erläuterungen	im LRP	Zeit- raum		
			kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾
3.2 Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge von Hauptverkehrsstraßen nachts auf 30 km/h nach Einzelfallberechnung und Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der jeweiligen Randbedingungen (Vereinbarkeit mit ÖPNV, LSA-Koordinierung, etc.)	Brauhausberg (M.-Planck-Straße - Am Havelblick)		x		
	Drewitzer Straße (E.-Weinert-Straße - An der Alten Zauche)		x		
	Friedrich-Engels-Straße (Schlaatzweg- Friedhofsgasse, ggf. bis Abzweig Bhf.)		x		
	Großbeerenstraße (Pestalozzistraße - Ahornstraße)		x		
	K.-Friedrich-Straße (Birkenhügel – Weg nach Bornim)		x		
	Kastanienallee (Zeppelinstraße – Geschwister-Scholl-Straße)		x		
	Rückertstraße (Potsdamer Straße - Marquater Chaussee)		x		
	Templiner Straße (Leipziger Straße - 200 m westlich der Leipziger Straße)		x		
Koordinierung bzw. Steuerung von LSA					
3.3 Verkehrsabhängige LSA-Steuerung / LSA-Koordinierung im Zuge des Hauptstraßennetzes (Einzeluntersuchungen unter Beachtung der Belange des ÖV notwendig)	Orientierung auf Koordinierungsgeschwindigkeiten von 45 km/h		x	x	x
	Großbeerenstraße (Lutherplatz - Weidendamm)		x		
	Neuendorfer Straße (2008 realisiert)		x		
Querschnitts- & Knotenpunktgestaltung (Unterstützung angepasstes Geschwindigkeitsniveaus)					
3.4 Ergänzung bzw. Neupflanzen von ein- oder beidseitigen Alleebäumen und anderweitiger Straßenraumbegrünung nach Prüfung des Leitungsbestandes	Dortustraße			x	
	Friedrich-Engels-Straße			x	
	Neuendorfer Straße			x	
	Zum Kirchsteigfeld			x	
3.5 Abmarkieren von Radfahr- bzw. Schutzstreifen (siehe RVK 2008)	Amundsenstraße, Schutzstreifen (Nedlitzer Straße - Potsdamer Straße) (Katharinenholz - Maulbeerallee)		x	x	
	A.-Bebel-Straße, Schutzstreifen (Studio Babelsberg - Großbeerenstraße, Ri. Norden)			x	x
	Brauhausberg, Radfahrstreifen				x
	Drewitzer Straße, Schutzstreifen			x	
	Friedrich-Engels-Straße, Schutzstreifen (Schlaatzweg - Schlaatzstraße)			x	x

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h		Zeit- raum			
Maßnahmen	Erläuterungen	im LRP	Zeit- raum		
			kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾
	Großbeerenstraße, Schutzstreifen (Jahnstraße - Bahnhofstraße, Richtung Osten) (Flotowstraße - Mozartstraße, Richtung Westen) (Wetzlarer Straße - Ahornstraße, Richtung Westen)		x	x	
	Horstweg, Radfahr- oder Schutzstreifen (Nuthestraße - Dieselstraße)			x	
	Jägerallee, Schutzstreifen (bereits realisiert)		x		
	Konrad-Wolf-Allee, Radfahr- oder Schutzstreifen (Zum Kirchsteigfeld - S.-Dudow-Straße, Ri. Norden)			x	x
	Maulbeerallee/Zur historischen Mühle, Schutzstreifen bzw. alternativ Ausbau Seiten- raum (wie RVK)			x	
	Templiner Straße, Schutzstreifen Ri. Westen (bereits realisiert)		x		
3.6	Grundhafte Umgestaltung von Straßen		x		
	Charlottenstraße (Verlagerung Stellplätze vom Seitenraum auf die Fahrbahn)		x		
	Dortustraße (im Rahmen des Neubaus des Stadtkanals geplant)			x	
	Hebbelstraße (bereits realisiert)		x	x	
	Ketziner Straße			x	x
	Neuendorfer Straße / Zum Kirchsteigfeld, Vorplanung ruht derzeit			x	x
	Potsdamer Chaussee, Bereich Groß Glienicke			x	x
	Reiherbergstraße			x	x
	R.-Breitscheid-Straße, laufende Planung		x		
	Konrad-Wolf-Allee (Rückbau und Gestaltung als Grünzug im Zuge der Gartenstadt Drewitz)		x	x	
	Brauhausberg (Prüfung der Möglichkeiten zur Verlagerung der Fahrbahnachse in Richtung Westen)		x	x	
3.7	Knotenpunktgestaltung (Reduzierung der Verkehrsflächen, Verbesserung der Querungssicher- heit, etc)			x	x
	Charlottenstraße / Hebbelstraße			x	x
	Potsdamer Ch. / Dorfstraße, Groß Glienicke			x	x
	Rückertstraße / Potsdamer Straße			x	x
	Ketziner Straße / Marquardter Straße			x	x
3.8	Prüfung der Möglichkeiten zur Um- gestaltung von Knotenpunkten zu Kreisverkehrs- bzw. Minikreisver- kehrsplätzen (Reduzierung von Brems- & Anfahrvorgängen)			x	x
	Nuthedamm / Trebbiner Straße / Sternstraße			x	x
	Sternstraße / Konrad-Wolf-Allee / Zum Kirch- steigfeld			x	x
	gesamstädtische Prüfung bestehender LSA- Standorte (Reduzierung Unterhaltskosten, Verbesserung Verkehrssicherheit, etc.)		x	x	x

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h		Zeit- raum				
Maßnahmen	Erläuterungen	im LRP	Zeit- raum			
			kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾	
4.	Fahrbahnoberflächen					
4.1	Austausch von Betondecken gegen Asphaltdecke	An der Alten Zauche		x	x	
		Neuendorfer Straße		x	x	
		Rudolf-Breitscheid-Straße		x	x	
		Zum Kirchsteigfeld		x	x	
4.2	Fahrbahnerneuerung bzw. Fahrbahn-oberflächensanierung	Amundsenstraße			x	
		Horstweg			x	
		Ketziner Straße			x	
		Reiherbergsstraße			x	
		Templiner Straße			x	
4.3	Austausch Pflaster-Oberflächen gegen Asphalt	Großbeerenstraße (Ahornstraße - A.-Bebel-Straße)		x	x	
		Hiroshima-Platz			x	
		Maulbeerallee, ggf. lärmoptimierte Sanierung Pflaster (Kronprinzenweg - Sizilianischer Garten)			x	
		Potsdamer Chaussee (Grüner Weg - Am Park)		x	x	
		Reiherbergstraße, Golm (Karl-Liebknecht-Straße - WeinmeisterstrStraße)		x	x	
		Kastanienallee (Zeppelinstraße – Geschwister-Scholl-Straße)			x	
		Gleisbereiche die durch den MIV mitgenutzt werden (Gesamtstadt, siehe auch Punkt 5.4)		x	x	x
4.4	Einsatz lärmoptimierter Fahrbahn-oberflächen	Erprobung (Langzeitwirkung) von Asphaltbelägen mit konkaver Oberflächentextur im Zuge von Problem- und Konfliktbereichen im Potsdamer Hauptstraßennetz (Stufe 1 und 2)		x	x	x
5.	Lärminderungsmaßnahmen im Straßenbahnverkehr					
5.1	weitere Verankerung des Themas Lärmschutz in der Unternehmensphilosophie	kontinuierliche Weiterentwicklung der Umwelterklärung 2008		x	x	x
		Nutzung als Leitlinie für zukünftige betrieblichen, technischen & baulichen Maßnahmen		x	x	x
		Beschwerdemanagementsystem (existiert bereits)		x	x	x
5.2	Erneuerung der Fahrzeugflotte	kontinuierliche Fahrzeugneubeschaffung nach dem jeweils aktuellsten Stand der Technik (minimale Roll-, Antriebs- & Bremsgeräusche)		x	x	x

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h			Zeit- raum			
Maßnahmen		Erläuterungen	im LRP	kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾
5.3	betriebliche Maßnahmen	regelmäßige Überprüfungen der Straßenbahn-Radreifen		x	x	x
		regelmäßige Pflege der Gleisanlagen		x	x	x
		kontinuierliche Schulung des Fahrpersonals unter Berücksichtigung von Lärmaspekten		x	x	x
5.4	Einsatz lärmarmen Oberbauformen bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen	Einsatz schwingungsdämpfender Gleis- und Lagerungsarten nach dem jeweils neusten Stand der Technik		x	x	x
		Einsatz von Rasengleis auf Abschnitten mit gesondertem Bahnkörper insbesondere im Umfeld von Wohnbebauung bzw. lärmsensiblen Nutzungen		x	x	x
		Austausch der Pflasterbereiche im Gleisbereich insbesondere dort wo gleichzeitig eine Befahrung durch den MIV erfolgt		x	x	x
5.5	Maßnahmen im Bereich Heinrich-Mann-Allee	verdichten der Wartungsintervalle (Schiens Schleifen), wird bereits umgesetzt		x		
		Sensibilisierung des Fahrpersonals, ggf. Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus		x	x	x
		Sanierung des Streckenabschnittes (Umsetzung für 2012-13 geplant)			x	x
5.6	Maßnahmen im Bereich Friedrich-Ebert-Straße	Durchführung vertiefender Untersuchungen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten		x	x	
6.	weitere Maßnahmen entsprechend Lärmaktionsplan Stufe 1					
6.1	Abschirmung bzw. Passive Schallschutzmaßnahmen	Gebäude- und Gebietszonierung		x	x	x
		Abschirmung rückwärtiger Bereiche durch Schließung von Baulücken		x	x	x
		Schallschutzfenster		x	x	x
6.2	Reduktion der Verkehrsarbeit/ Lärmoptimierte Stadtentwicklung	Nachverdichtung Innenstadt		x	x	x
		Nachverdichtung vorhandener Wohngebiete		x	x	x
		Ausweisung von Baugebieten bevorzugt im Umfeld erschlossener Bereiche und von ÖPNV-Hauptachsen		x	x	x
6.3	Öffentlichkeitsarbeit	Medienarbeit, Bürgerinformation		x	x	x
		Broschüren etc.		x	x	x
		Informationen im Verkehrsraum		x	x	x

Lärmaktionsplan Potsdam – Straßen DTV 8.200 bis 16.400 Kfz/24h			Zeit- raum			
Maßnahmen		Erläuterungen	im LRP	kurz ¹⁾	mittel ²⁾	lang ³⁾
6.4	Verkehrsmanagement	Wegweisungssystem Radfahrer		x	x	x
		Parkinformationssystem		x	x	x
		Parkraumbewirtschaftung		x	x	x
		Dynamisches Verkehrsmanagement und Verkehrsleitsystem		x	x	x

PROTOKOLL

persönlich/ telefonisch

Datum: 28.09.2010

Seite: 1

Uhrzeit: 18:00 – 20:00
Ort: Stadtverwaltung Potsdam

Betreff: Lärmaktionsplan Potsdam (2. Stufe) - 1. Öffentlichkeitsveranstaltung

Teilnehmerzahl: 9 Bürger der Stadt Potsdam

Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Lambacher.
- 2) Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Stufe 2 durch die Herren Dr. Hunger und Schönefeld mit folgenden Schwerpunkten:
 - (a) Darstellung der Problem- und Konfliktpunkte im Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung zwischen 8.000 und 16.400 Kfz/24h
 - (b) Vorstellung des Gesamtmaßnahmekonzeptes sowie Wirkungseinschätzung zur Lärm-minderung im Straßenverkehr
 - (c) Präsentation der Lärmkartierung sowie der Problem- und Konfliktpunkt-bereiche für den Straßenbahnverkehr
 - (d) Vorstellung des Gesamtmaßnahmekonzeptes sowie Wirkungseinschätzung zur Lärm-minderung im Straßenbahnverkehr
- 3) In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte erörtert und diskutiert:

(a) *Herr Kurzentat*

Im Zuge der Zeppelinstraße sollte über die teilweise erfolgte oberflächliche Sanierung (Schlackepflaster in Asphalt) hinaus eine grundhafte Sanierung der Gleisanlagen erfolgen, um den Eintrag von Schwingungen in die angrenzenden Gebäude zu reduzieren.

Antwort (Herr Dr. Hunger):

Eine Sensibilisierung hierzu ist bereits erfolgt. Jedoch bestehen insgesamt schwierige Rahmenbedingungen hinsichtlich der Finanzierung. Die existierenden Förderprogramme sind zu stark auf den Infrastrukturneubau ausgerichtet

(b) *Herr Walter*

Die Maßnahmen der Lärm-minderung sind in engem Zusammenhang mit dem Klimaschutzkonzept (100-Punkte Programm) zu sehen. Ist eine Verknüpfung zwischen beiden Konzepten erfolgt?

Ein weiteres wichtiges Thema hinsichtlich der Lärm-minderung in Potsdam bilden die aktuellen Diskussionen hinsichtlich der Festlegung der An- und Abflugschneisen des Groß-flughafens BBI.

Antwort (Herr Bolze / Herr Dr. Hunger):

Die Zielstellungen / Maßnahmenkonzepte der Lärminderung und des Klimaschutzes sind eng miteinander verknüpft und wurden entsprechend jeweils im Rahmend der Planungen berücksichtigt.

Der Fluglärm ist kein Bearbeitungsgegenstand des LAP Stufe 2. Jedoch ist davon auszugehen, dass die aktuelle Festlegung der Flugkorridore von den zuständigen Stellen der Stadt aufmerksam verfolgt wird.

(c) *Herr Haupe*

Inwieweit ist bei Tempo 30 die zusätzliche Lärmbelastung durch Pflasteroberflächen aus Sicht der Lärmaktionsplanung ein Thema?

Antwort (Herr Dr. Hunger):

Für Straßenabschnitte mit hohen Belegungen und Tempo 50 ist der Einsatz von Pflaster mit deutlich höheren Immissionen verbunden und entsprechend aus Sicht der Lärminderung zu vermeiden. In Nebenstraßen mit geringen Belegungen ist jedoch nicht in jedem Fall der Einsatz von Asphalt zwingend erforderlich. Zumal, wenn gleichzeitig Niedriggeschwindigkeitsniveau wie z. B. Tempo 30 angeordnet ist. Im Sinne der Lärmvermeidung entscheidend ist die sachgerechte Verlegung des Pflasters (in Sand, diagonal, entsprechendes Fugenbild (eng), Verspannung), welche heutzutage leider nicht mehr selbstverständlich ist. Unter diesen Voraussetzungen ist der Einsatz von Pflaster überall dort, wo denkmalpflegerische oder städtebauliche Aspekte bzw. das Thema Entsiegelung von hoher Bedeutung sind und geringe Verkehrsbelegungen und Geschwindigkeiten existieren, auch aus Sicht der Lärminderung akzeptabel und zu priorisieren. Es ist von Fall zu Fall abzuwägen. Auch eine weitere Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus unter 30 km/h (z. B. Tempo 20 oder Verkehrsberuhigter Bereich) kann als Kompromiss zielführend sein. Wichtig ist insgesamt auch die Sensibilisierung der Nutzer, die im Anliegerstraßennetz zumeist aus dem direkten Umfeld stammen.

Antwort (Herr Praetzel):

In Bereichen, in denen gesonderte Gehwege existieren, ist die Anordnung von Verkehrsberuhigten Bereichen nicht möglich.

Generell sind beim lärmarmen Pflaster verschiedene Aspekte, wie z. B. unregelmäßiges Material, die richtige Formatigkeit der Fugen etc. zu berücksichtigen.

(d) *Herr Haupe*

Inwieweit ist eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen, z. B. der Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich?

Antwort (Herr Bolze / Herr Schönefeld):

Im Rahmen der Umsetzung ist eine weitere Abwägung bzw. Berücksichtigung von verschiedenen verkehrstechnischen, verkehrsorganisatorischen und verkehrsrechtlichen Randbedingungen (Vereinbarkeit mit der LSA-Koordinierung, ÖPNV etc.) erforderlich. Der Beschluss des Lärmaktionsplans durch die Stadtverordnetenversammlung ist entsprechend für eine direkte Umsetzung noch nicht ausreichend. Vorher muss für jeden Abschnitt eine ermessensgerechte Einzelfallentscheidung u. a. auf Grundlage einer nochmaligen detaillierten Berechnung der Lärmsituation nach RLS 90 erfolgen.

(e) *Frau Hecker*

In der Großbeerenstraße werden aktuell die Luftschadstoffgrenzwerte für NO₂ überschritten. Welche Zusammenhänge existieren hier? Muss die Stadt dafür sorgen, dass die Grenzwerte bis 2014 eingehalten werden?

Antwort (Herr Bolze):

Generell ist innerhalb des von der EU vorgegebenen Umsetzungszeitraumes eine Lösung zur Vermeidung der Grenzwertüberschreitungen im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu suchen. Aktuell erfolgt dies im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr. Parallel werden hierzu regelmäßig Gespräche mit dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz geführt. Eine Fristverlängerung ist prinzipiell möglich, wenn plausibel dokumentiert werden kann, dass alles bis dato mögliche zur Schadstoffminderung getan worden ist.

(f) *Herr Petersen*

Die Einschätzung der tatsächlichen Gesamtbetroffenheiten ist schwierig, da aller Verkehrsträger getrennt und das Thema Eisenbahnlärm gar nicht betrachtet worden sind.

Weiterhin wurden zu den prognostischen Verkehrsnetzänderungen im Lärmaktionsplan keine abschließenden Aussagen getroffen. Wie erfolgt die Verknüpfung mit dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr?

Antwort (Herr Bolze / Herr Volkmann / Herr Dr. Hunger):

Eine Addition der einzelnen Lärmquellen ist in den Richtlinien nicht vorgesehen, da dies durch die unterschiedlichen Strukturen (Dauerpegel bei Kfz / Einzelereignisse beim Bahnverkehr) nicht zielführend ist. Jedoch wurden in der planerisch-fachlichen Einschätzung die Überlagerung mehrerer Lärmquellen in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Eine Betrachtung des Eisenbahnlärmes war nicht Auftragsbestandteil.

Eine generelle Einschätzung aktueller Planungsvorhaben zur Verkehrsnetzentwicklung aus Sicht der Lärmaktionsplanung wurde vorgenommen (siehe z. B. Havelspange). Die abschließende gesamtplanerische Einschätzung unter Berücksichtigung aller wesentlichen städtebaulichen, verkehrlichen und umweltrelevanten Aspekte obliegt jedoch dem aktuell in Bearbeitung befindlichen Stadtentwicklungskonzept Verkehr, in welches die Lärminderungsaspekte einbezogen werden.

(g) *Herr Petersen*

Ist eine Veröffentlichung der Unterlagen zur Lärmaktionsplanung vorgesehen? Warum ist bisher keine Beteiligung der Verbände im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr erfolgt?

Antwort (Herr Bolze / Herr Volkmann):

Die Unterlagen zur 2. Stufe der Lärmaktionsplanung werden auf dem städtischen Umweltportal veröffentlicht und parallel in der Verwaltung ausgelegt. Eine öffentliche Beteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr wird noch erfolgen.

(h) *Herr Kremmler*

Wann ist im Zuge der Zeppelinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee die Umsetzung der Busspur geplant? Wie sind diese aus Lärminderungssicht einzuschätzen?

Antwort (Herr Volkmann / Herr Schönefeld):

Hinsichtlich der Busspur haben vertiefende Untersuchungen sowie die Auswertungen der Daten aus dem vergangenen November gezeigt, dass diese keine Vorteile für den ÖPNV sondern im Zulauf eher Behinderungen mit sich bringt. Daher wird diese u. a. in Abstimmung mit der Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH nicht weiterverfolgt. Stattdessen ist in stadtauswärtiger Richtung nunmehr ein Schutzstreifen in Planung. Die Maßnahme ist ganz aktuell in der Diskussion, so dass noch kein Umsetzungstermin existiert und auch die Finanzierung noch nicht abschließend geklärt ist.

Im Sinne der Lärminderung sind sowohl die Effekte der Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Reduzierung des Verkehrsraumes (Vermeidung unnötiger Überhol-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge), insbesondere in den Schwachlastzeiten als auch die Effekte für den Radverkehr (Veränderung der Verkehrsmittelwahl) positiv einzuschätzen. Weiterhin positiv hinzu kommt die dadurch entstehende Vergrößerung des Abstandes zwischen Lärmquelle (Kfz-Verkehr) und Bebauung.

(i) *Herr Neumann*

Wurden im Rahmen des Lärmaktionsplanes auch Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden bzw. Baustrukturen berücksichtigt?

Antwort (Herr Schönefeld):

Der Einsatz von Schallschutzfenstern als letztes Mittel der Lärminderung ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes, sollte jedoch nur dann erfolgen, wenn alle anderen potentiellen Maßnahmen ausgeschöpft wurden sind, da die EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht ausschließlich auf eine Minderung der Lärmbelastungen innerhalb der Wohnräume abzielt. Auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Schutz bzw. die Ausweitung ruhiger Gebiete bilden eine wichtige Zielstellung. Darüber hinaus sind im Maßnahmenkonzept auch Hinweise für die Stadtentwicklung hinsichtlich der Schließung von Baulücken bzw. von lärmoptimierten Bebauungsstrukturen (Gebäudezonierung – Aufenthalts- und Schlafräume auf der von der Lärmquelle abgewandten Seite) enthalten.

4) Abschluss der Veranstaltung durch Herr Bolze.

Aufgestellt: Dresden, den 05.10.2010



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

bestätigt:



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

PROTOKOLL

persönlich/ telefonisch

Datum: 17.08.2011

Seite: 1

Uhrzeit: 18:00 – 20:00
Ort: Stadtverwaltung Potsdam

Betreff: Lärmaktionsplan Potsdam (2. Stufe) - 2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Frau Latacz-Blume und Herrn Schmäh.
- 2) Vorstellen des aktuellen Planungsstandes des Lärmaktionsplans Stufe 2 durch die Herren Dr. Hunger und Schönefeld mit folgenden Schwerpunkten:
 - (a) Vorstellung der Problem- / Konfliktpunkte sowie des Maßnahmenkonzeptes im Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung zwischen 8.200 und 16.400 Kfz/24h
 - (b) Darstellung der Bestandsituation sowie von Handlungskonzepten für den Luftverkehr
 - (c) Darstellung der Bestandsituation sowie von Handlungskonzepten für den Eisenbahnverkehr
 - (d) Präsentation der Problem- / Konfliktpunkte sowie des Maßnahmenkonzeptes für den Straßenbahnverkehr
 - (e) Vorstellung der Untersuchungen zu den ruhigen Gebieten

In der anschließenden Diskussion wurden folgende Aspekte erörtert und diskutiert:

- 3) ruhige Gebiete

Handelt es sich bei den Darstellungen um eine Bestands- oder Zielkarte?

Bei den Darstellungen zu den ruhigen Gebieten handelt es sich um eine Bestandskarte. Darüber hinaus werden jedoch auch Zielstellungen hinsichtlich der Ausweitung der ruhigen Gebiete verfolgt. Dabei wird auch den Zielstellungen der Freiflächenplanung Rechnung getragen.

Es hätte auch eine Berücksichtigung ruhiger Wohngebiete erfolgen müssen.

Bei der Definition der ruhigen Gebiete erfolgte eine Orientierung an den gesetzlichen Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Parallel wird jedoch im Rahmen der Lärmaktionsplanung ohnehin generell auch das Ziel verfolgt, den Lärm in Wohngebieten zu reduzieren.

Inwieweit wurde die Verlärmung durch den Berliner Außenring berücksichtigt?

Da für diesen Streckenabschnitt noch keine Lärmkartierung vorliegt, wurde ein entsprechender Wirkungskorridor abgeschätzt. Eine weitere Präzisierung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung.

4) Berechnungsverfahren

Wie werden bei den Lärmberechnungen Kreuzungen, speziell mit abknickender Vorfahrt berücksichtigt?

Grundsätzlich wird Lärm berechnet. Hierbei kommen zwei Verfahren zur Anwendung (RLS 90 und VBUS). Bei den Berechnungen nach RLS 90 werden Kreuzungszuschläge z. B. für Lichtsignalanlagen berücksichtigt. Bei den Berechnungen der Lärmaktionsplanung gemäß VBUS sind keine Knotenpunktzuschläge vorgesehen.

Werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung zukünftig auch Straßen mit geringeren Verkehrsbelegungen (z. B. 3000 Kfz/24h) untersucht?

Da Potsdam ab der nächsten Bearbeitungsstufe der Lärmaktionsplanung als sog. Ballungsraum zu betrachten ist, werden seitens des LUGV alle Straßen, für die Verkehrsbelegungszahlen vorliegen im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt, um eine möglichst flächendeckende Einschätzung der Lärmsituation zu ermöglichen.

5) Umsetzung

Wurden bereits Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2008 umgesetzt?

Es wurden bereits verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenbahn- und Fluglärms (Mitarbeit in der Fluglärmkommission, Sanierung von Straßenbahnstrecken z. B. Berliner Straße) umgesetzt. Darüber hinaus erfolgt in enger Verzahnung mit der Luftreinhalteplanung aktuell die Umsetzung von Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses.

Warum wurden die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht umgesetzt?

Die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Großbeerenstraße ist dringend erforderlich.

Hinsichtlich der Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen sind zum einen vertiefende Untersuchungen zur Schaffung der verkehrsrechtlichen Voraussetzungen und zum anderen eine zusätzliche politische Diskussion erforderlich.

Im Zuge der Potsdamer Chaussee ist dringend eine Sanierung der Fahrbahnoberflächen erforderlich.

Die Sanierung der Potsdamer Chaussee ist weiter Bestandteil des dringenden Handlungsbedarfes. Das Pflaster ist unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelegungen auf Dauer nicht haltbar.

Wann wird die geplante Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung im Zuge der Leipziger Straße zur Entlastung des Brauhausberges erfolgen?

Zum Brauhausberg wurde parallel bereits eine gesonderte Veranstaltung durchgeführt. Zur Umsetzung sind jedoch Umbaumaßnahmen im Bereich des Leipziger Dreieckes erforderlich, so dass eine sofortige Realisierung nicht möglich ist.

Wie verbindlich ist die Einteilung in die kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungshorizonte?

Bei den Umsetzungshorizonten handelt es sich um die Umsetzungsnotwendigkeiten aus Sicht der Lärmaktionsplanung, die zwar mit den für die Umsetzung zuständigen Fachbereichen vorabgestimmt sind, jedoch keine tatsächliche Umsetzungsplanung darstellen, da für die letztendliche Realisierung weitere Aspekte, Rahmenbedingungen und politische Beschlüsse zu berücksichtigen sind.

Mit welchen Kosten ist für die LAP-Maßnahmen insgesamt zu rechnen?

Es handelt sich bei der Lärmaktionsplanung um eine übergeordnete Konzeptplanung, so dass eine gesonderte Ermittlung der Kosten nicht vorgenommen wird, da teilweise Pla-

nungen anderer Konzepte informativ übernommen bzw. weitere vertiefende Planungen erforderlich sind.

6) Verkehrsverlagerung

Seitens der Stadt wird eine Ortsumgehung (Havelspange) geplant, die für erhebliche Neubelastungen im Zuge der Forststraße sowie im Bereich Am Neuen Palais (Weltkulturerbe) sorgt.

Die Stadt plant diese Ortsumgehung nicht. Es existiert vielmehr ein vom Land Brandenburg durchgeführtes Raumordnungsverfahren bezüglich einer entsprechenden Ortsumgehung. Im aktuellen Stadtentwicklungskonzept Verkehr werden die Auswirkungen der Trasse lediglich im städtischen Zusammenhang dargestellt.

7) Sonstiges

Im Bereich der Charlottenstraße ergeben sich Lärmbelastungen durch den teilweise überproportionalen und unnötigen Einsatz von Martinshörnern durch Feuerwehr und Krankenwagen sowie durch Hubschrauberflüge zum Klinikum „Ernst von Bergmann“.

Die entsprechenden Informationen werden an die zuständigen Fachabteilungen innerhalb der Stadtverwaltung zur Klärung weitergeleitet.

Gibt es bezüglich der geplanten LSA-Pförtnerung Informationen?

Zum Thema LSA-Pförtnerung wurde eine Sachstandsdarstellung in der Stadtverordnetenversammlung vorgenommen. Eine entsprechende Vorlage ist im Internet einsehbar. Generell ist dabei zwischen dem aktuell in Umsetzung befindlichen umweltfreundlichen Verkehrsmanagementsystem und der Pförtnerung zu unterscheiden.

8) Abschluss der Veranstaltung durch Frau Latacz-Blume.

Aufgestellt: Dresden, den 22.08.2011

bestätigt:



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld



Dr.-Ing. Ditmar Hunger