

Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Straßenverkehr L_{den}

Legende

Lärmindex L_{den}

 < 55 dB(A)

 55 dB(A) - 60 dB(A)

 60 dB(A) - 65 dB(A)

 65 dB(A) - 70 dB(A)

 > 70 dB(A)

 Straße

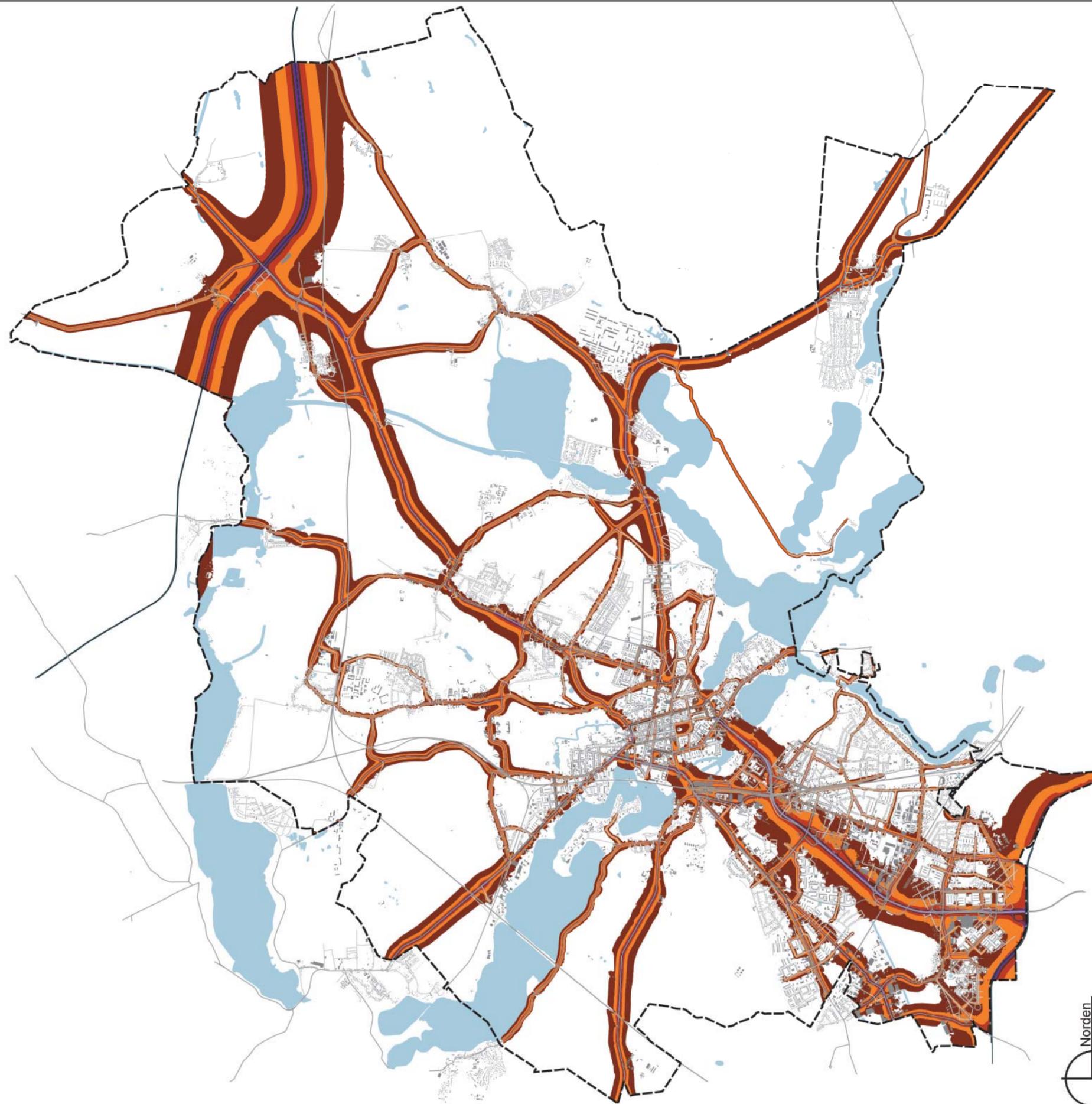
 Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 1



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Straßenverkehr L_{night}

Legende

Lärmindex L_{night}

45 dB(A) - 50 dB(A)

50 dB(A) - 55 dB(A)

55 dB(A) - 60 dB(A)

60 dB(A) - 65 dB(A)

65 dB(A) - 70 dB(A)

70 dB(A) - 75 dB(A)

— Straße

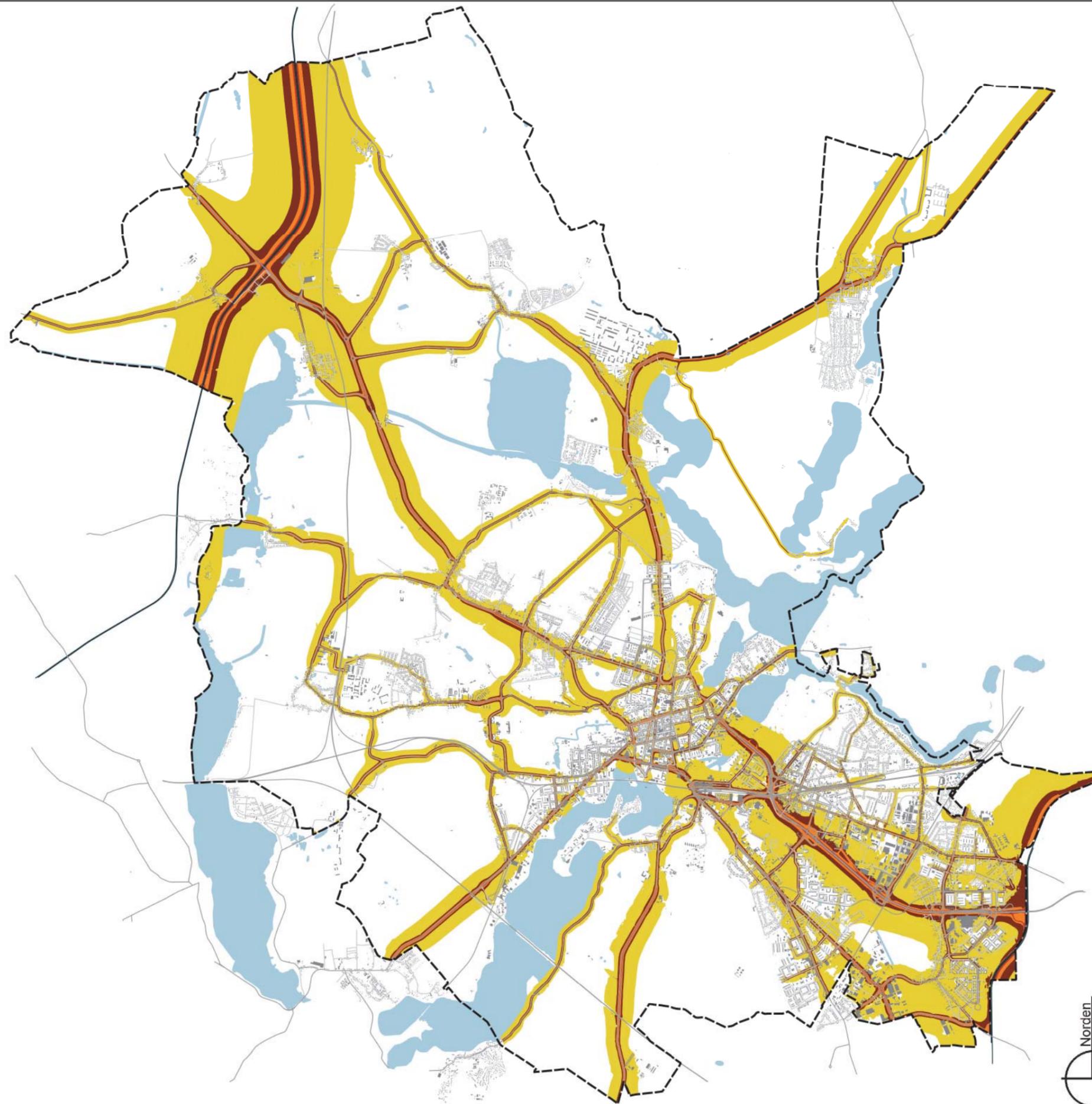
▭ Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 2



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Straßenbahnverkehr L_{den}

Legende

Lärmindex L_{den}

■ 50 dB(A) - 55 dB(A)

■ 55 dB(A) - 60 dB(A)

■ 60 dB(A) - 65 dB(A)

■ 65 dB(A) - 70 dB(A)

■ 70 dB(A) - 75 dB(A)

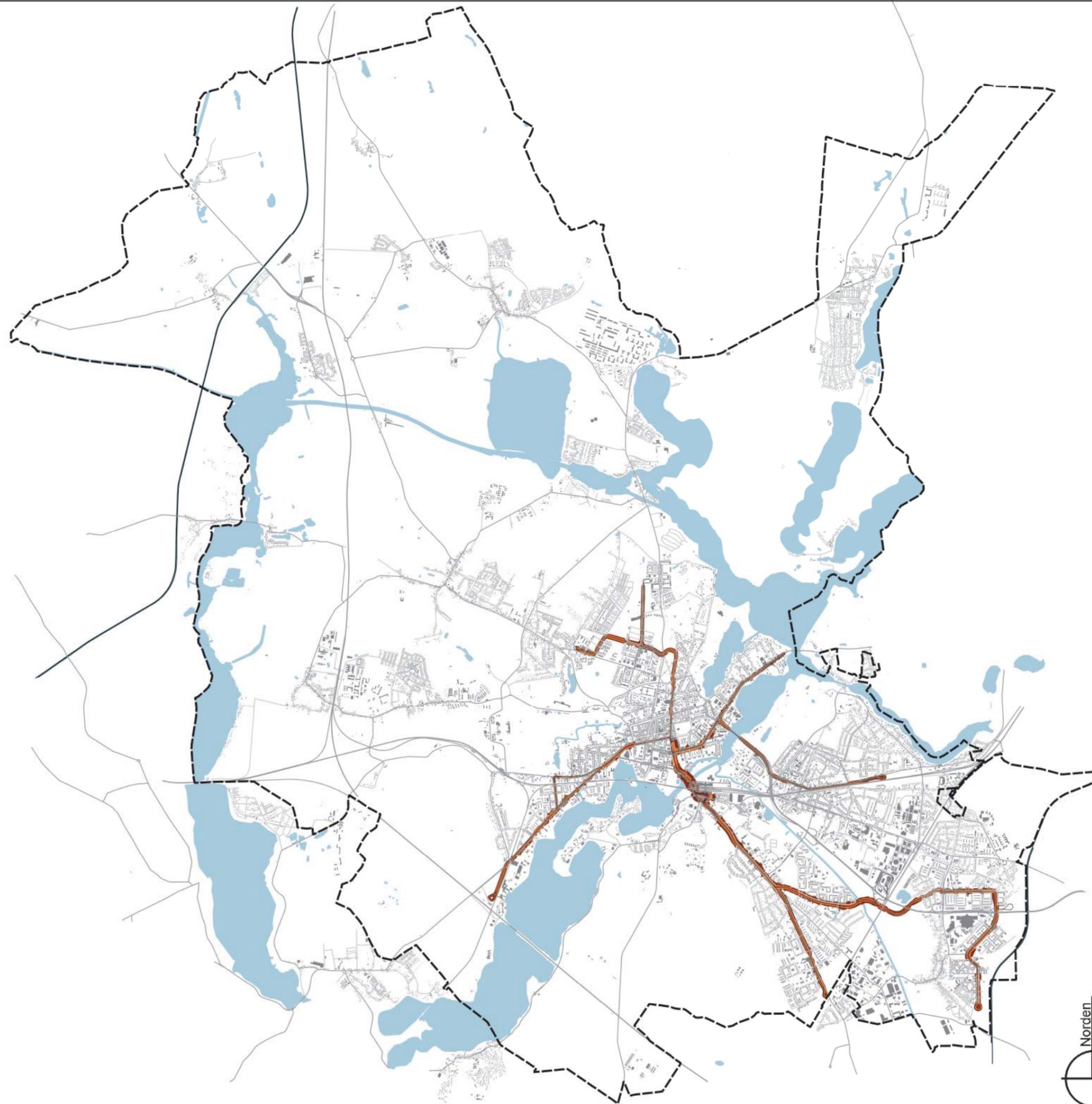
□ Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVU Dresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 3



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung

Straßenbahnverkehr L_{night}

Legende

Lärmindex L_{night}

45 dB(A) - 50 dB(A)

50 dB(A) - 55 dB(A)

55 dB(A) - 60 dB(A)

60 dB(A) - 65 dB(A)

65 dB(A) - 70 dB(A)

— Strassenbahn

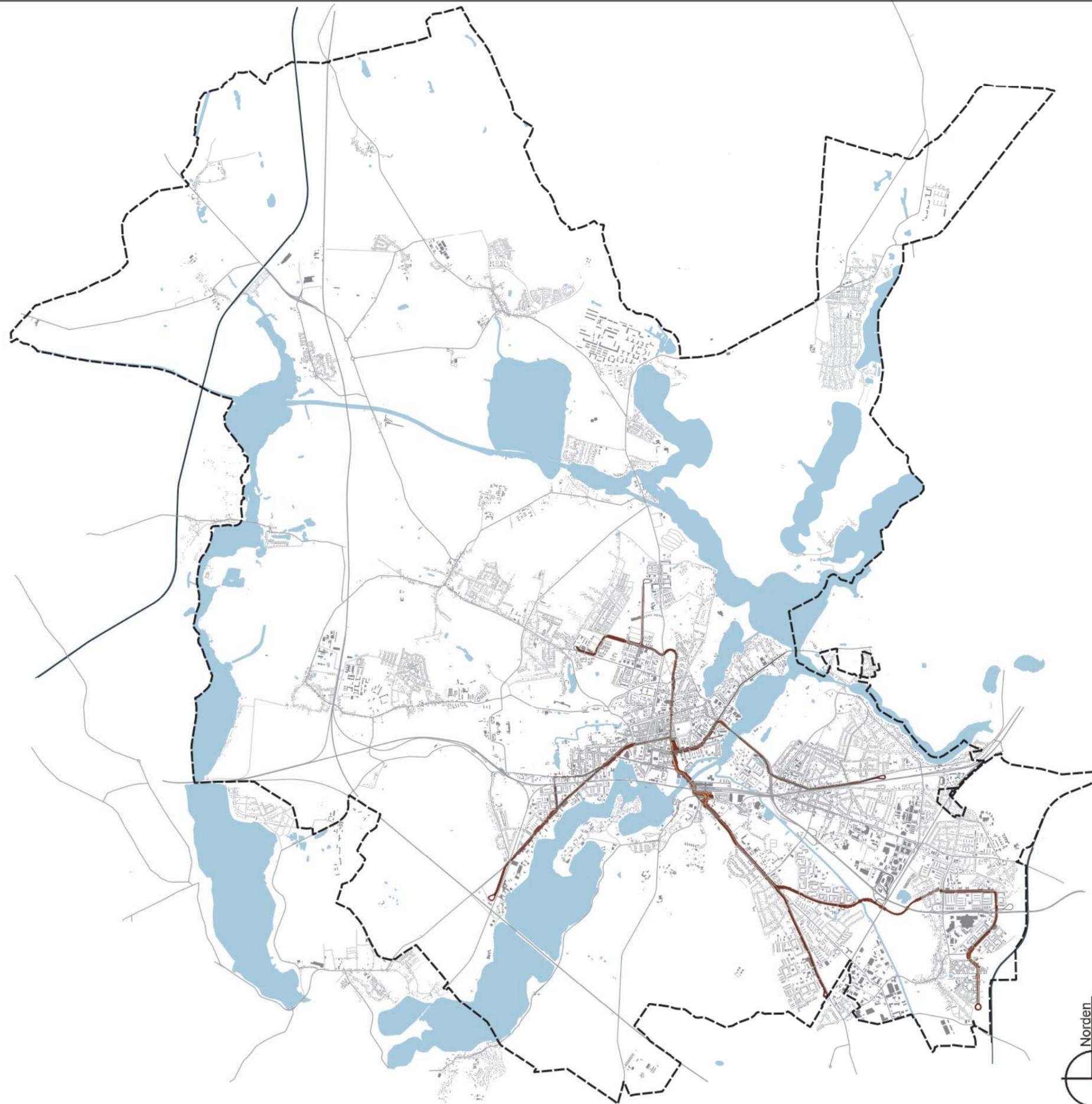
⊔ Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 4



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Eisenbahnverkehr L_{den}

Legende

Lärmindex L_{den}

50 dB(A) - 55 dB(A)

55 dB(A) - 60 dB(A)

60 dB(A) - 65 dB(A)

65 dB(A) - 70 dB(A)

70 dB(A) - 75 dB(A)

75 dB(A) - 80 dB(A)

— Straße

— Akkustische Schiene

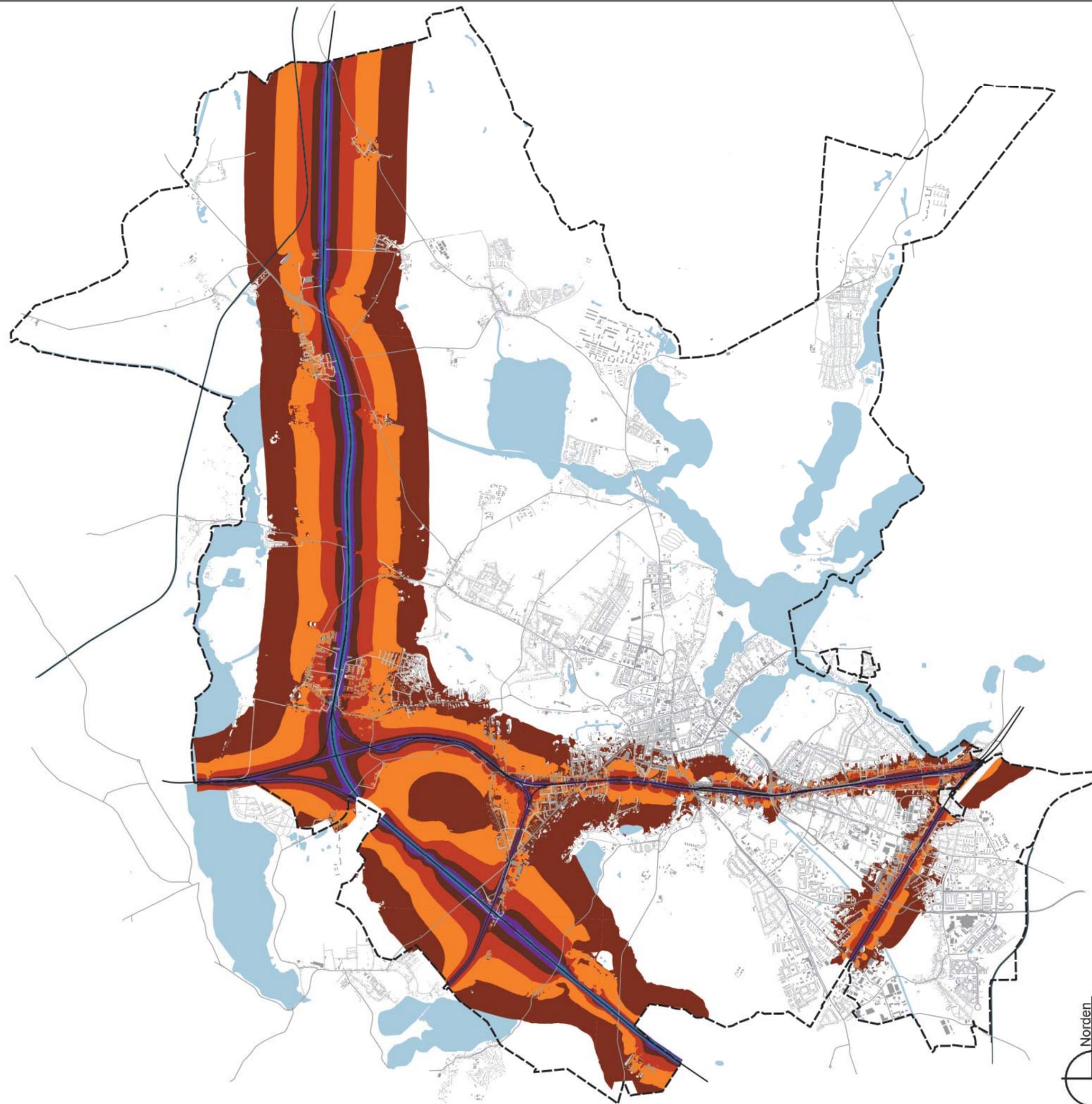
⊠ Gemeindegrenzen

Quelle: Lärmkarte (c) EBA 2009
Datengrundlage: Geoinformationen (c)
Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und
BKG, ATKIS (c), DB-GIS Bahn Geodaten

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 5



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Eisenbahnverkehr L_{night}

Legende

Lärmindex L_{night}

50 dB(A) - 55 dB(A)

55 dB(A) - 60 dB(A)

60 dB(A) - 65 dB(A)

65 dB(A) - 70 dB(A)

70 dB(A) - 75 dB(A)

— Straße

— Akkustische Schiene

⊠ Gemeindegrenzen

Quelle: Lärmkarte (c) EBA 2009
Datengrundlage: Geoinformationen (c)
Vermessungsverwaltungen der Bundesländer und
BKG, ATKIS (c), DB-GIS Bahn Geodaten

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 6



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung

Gewerbe L_{den}

Legende

Lärmindex L_{den}

 50 dB(A) - 55 dB(A)

 55 dB(A) - 60 dB(A)

 60 dB(A) - 65 dB(A)

 65 dB(A) - 70 dB(A)

 70 dB(A) - 75 dB(A)

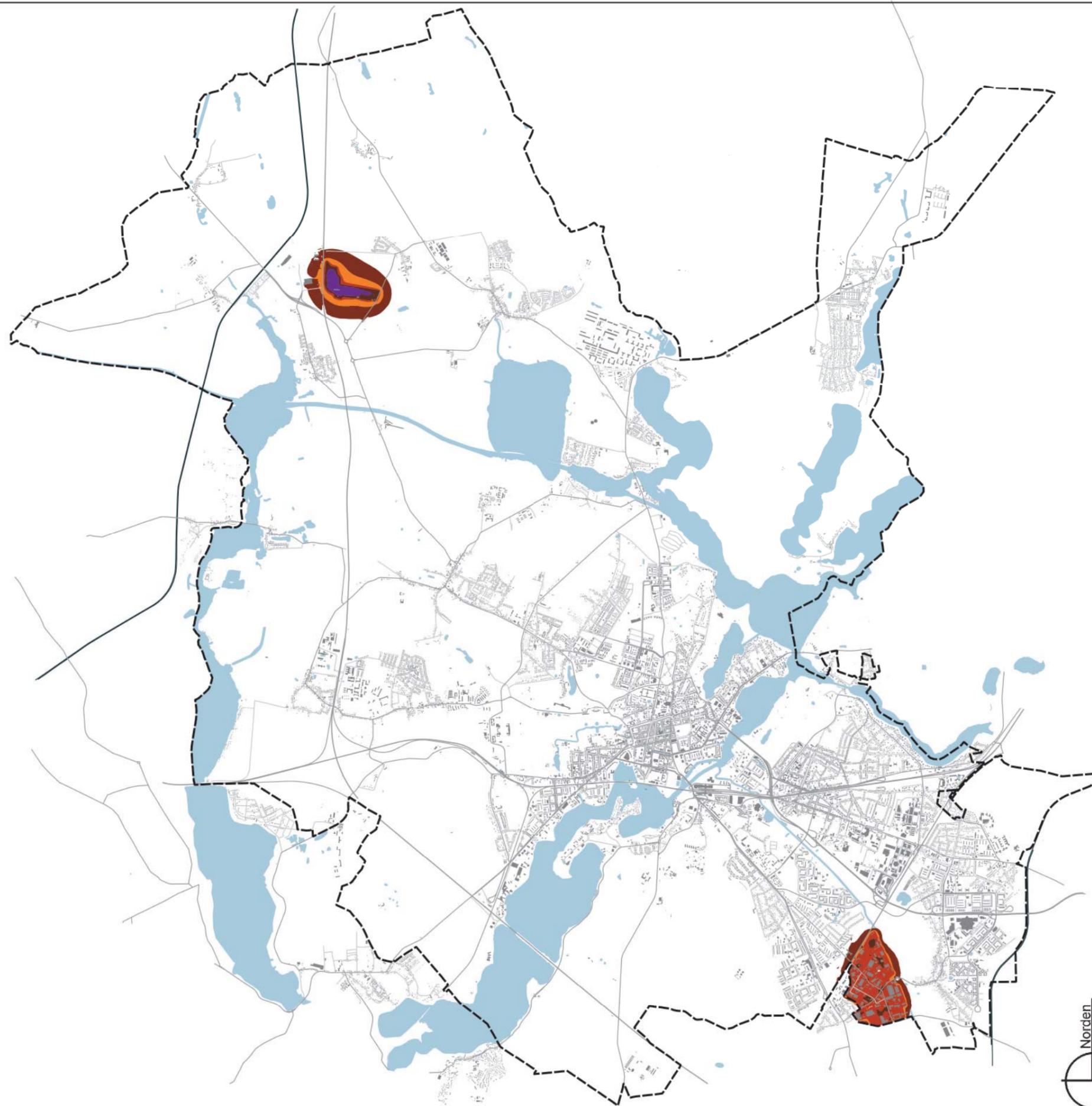
 Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 7



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung

Gewerbe L_{night}

Legende

Lärmindex L_{night}

 45 dB(A) - 50 dB(A)

 50 dB(A) - 55 dB(A)

 55 dB(A) - 60 dB(A)

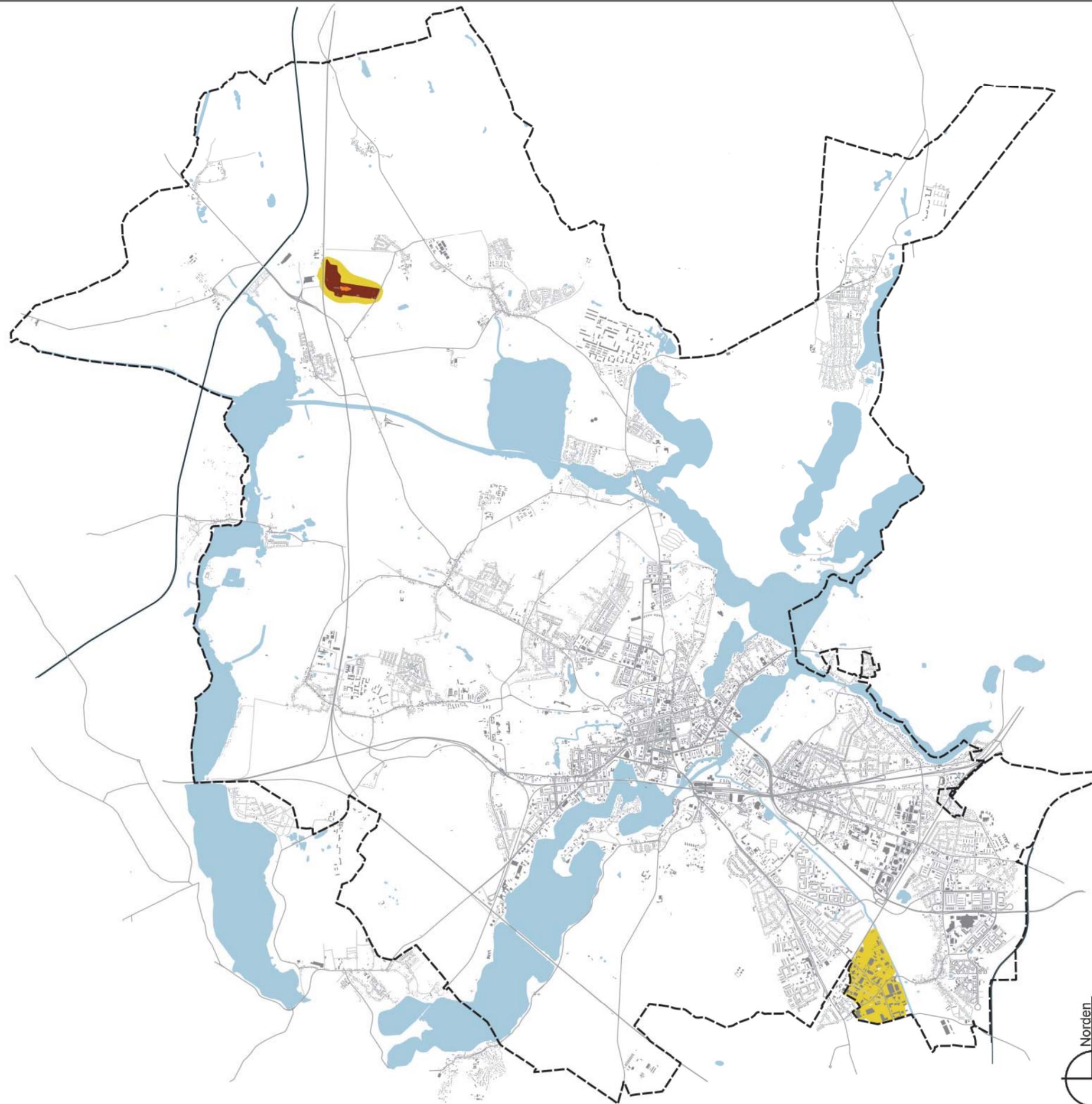
 Gemeindegrenzen

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 8



Lärmaktionsplan
2016



Lärmkartierung
Ruhige Gebiete

Legende

ruhige Gebiete

 Typ 1

 Typ 2

Lärmquellen

 Gewerbe

 Straßenbahn

 Straßenverkehr

 Eisenbahn

Sonstiges

 Gewässer

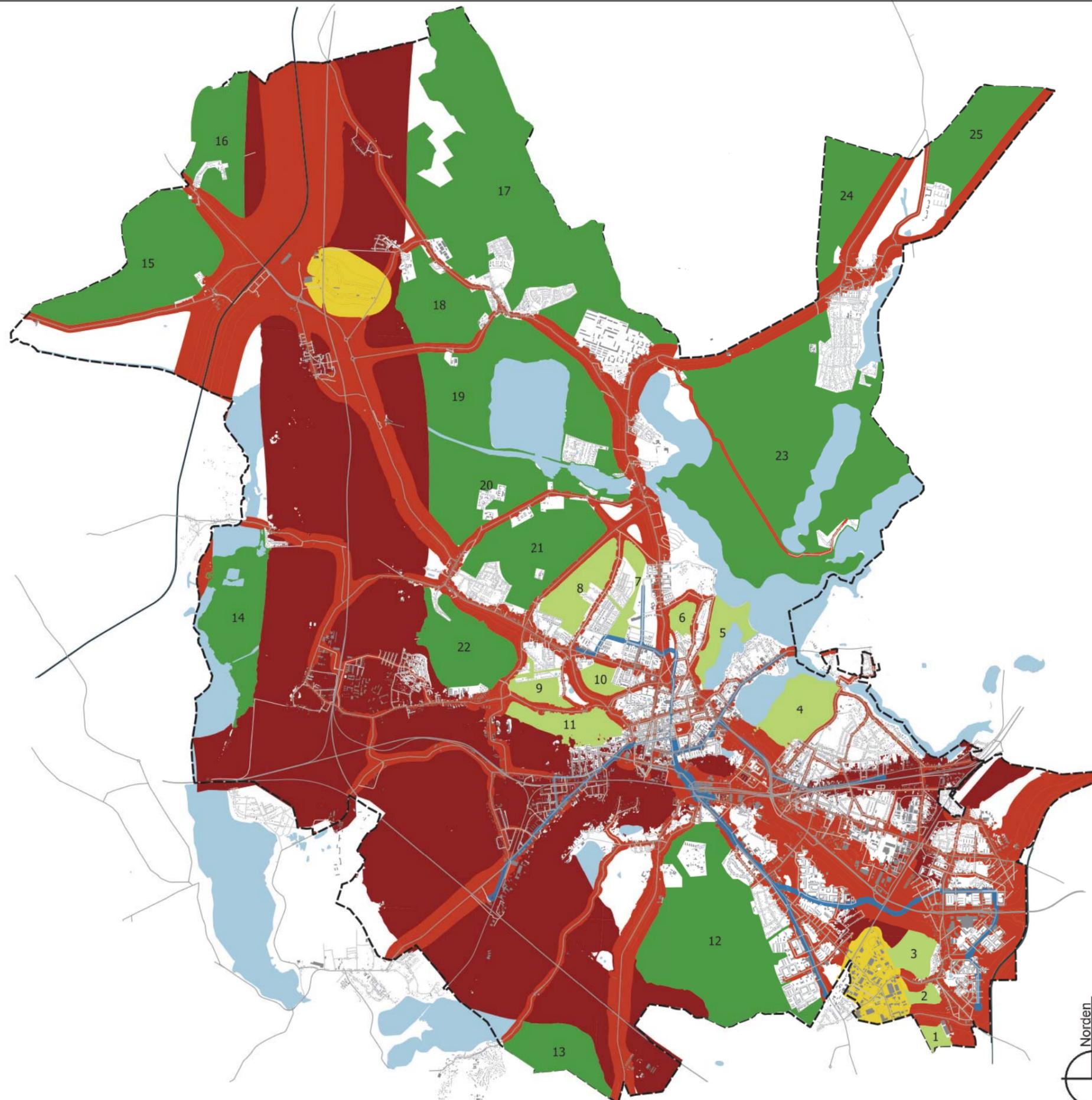
 1 lfd. Nr. des Gebietes

Quelle: strategische Lärmkarte der 2. Stufe gemäß
Richtlinie 2002/49/EG, Landesamt für Umwelt,
Gesundheit und Verbraucherschutz (Stand: 21.09.20012)
Datengrundlage: ALK, LGB 2012,
Umweltstraßendatenbank LUGV

SVUDresden

Maßstab
1:120.000

Anlage 9



Anlage 10: Charakteristik von Schwerpunktbereichen im Kfz-Verkehr

Am Neuen Garten

Bertha-von-Suttner-Str. – Behlerstraße



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung ca. 20.300 Kfz/24h
- Tempo 30 nachts
- einseitig angrenzende Wohnbebauung (Westseite)
- östlich angrenzende Parkanlagen der Orangerie
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

BAB 10

westlicher Berliner Ring



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 29.000 und 36.250 Kfz/24h
- hohe Schwerverkehrsaufkommen
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h aufgrund fehlender Standstreifen
- geringer Abstand zum Ortsteil Uetz sowie zur Marquardter Siedlung
- weitere Ortsteile im näheren Umfeld (Marquardt, Kartzow, Grube)
- keine Lärmschutzanlagen vorhanden

BAB 115



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 45.000 und 66.000 Kfz/24h
- hohe Schwerverkehrsaufkommen
- 6-streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h
- geringer Abstand zu den Wohngebieten Kirchsteigfeld und Am Stern
- Lärmschutzwände vorhanden

Behlertstraße*Kurfürstenstraße - Berliner Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 20.300 Kfz/24h
- Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Norden (2-spurig)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Weiterführung der Nuthestraße in Richtung Norden
- enger über weite Strecken beidseitig bebauter Straßenraum
- teilweise Wohnnutzung
- moderne Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) vorhanden

Berliner Straße*Französische Straße - Nuthestraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 16.000 Kfz/24h
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn (gesonderter Bereich in Fahrbahnmitte)
- abschnittsweise Blockbebauung mit unterschiedlichen Abständen zur Straße, teilweise Bebauungslücken
- große Querungsbreiten
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden

Berliner Straße*Nuthestraße - Schwanenallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 16.200 und 17.400 Kfz/24h
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn (teilweise besonderer Bahnkörper)
- beidseitig durchgehende Bebauung
- große Querungsbreiten
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden (Ri. Osten als Fahrradstraße auf der Nebenfahrbahn, Ri. Westen als anderer Radweg)

Brauhausberg*Am Havelblick - Albert-Einstein-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 13.500 Kfz/24h
- Führung der B 2 in landwärtiger Richtung (Einbahnstraßenreglung Leipziger Str.)
- dichte, geschlossene Wohnbebauung der Ostseite
- Steigung bzw. Straßenverlauf im Einschnitt
- moderne Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) vorhanden

Charlottenstraße*Friedrich-Ebert-Straße - Schopenhauerstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 2.200 bis 4.300 Kfz/24h
- historischer Innenstadtbereich mit dichter Bebauung
- Überlagerung von Wohn-, Geschäfts- und Verkehrsfunktion
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn
- Mitnutzung des Bahnkörpers durch den MIV (teilweise gepflastert)
- abschnittsweise Parken auf der Fahrbahn
- keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden bzw. zwingend notwendig

Daimlerstraße*Rudolf-Breitscheid-Straße - Friedrich-Engels-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 5.600 Kfz/24h
- Querverbindung zwischen R.-Breitscheid-Straße und F.-Engels-Straße
- Wohnfunktion dominierend
- Großteils mehrgeschossige Blockbebauung

Dortustraße*Breite Straße - Charlottenstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 4.100 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Innenstadtbereich mit durchgehender Wohn- und Bürobebauung (Westseite),
- Ostseite: Einzelbürogebäude, Grünfläche
- großzügige Flächen für den fließenden Verkehr
- Radverkehrsanlagen vorhanden

Drewitzer Straße*An der alten Zauche - Wetzlarer Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 10.200 Kfz/24h
- historische Alleebepflanzung
- mehrgeschossige teilweise zurückgesetzte Blockbebauung (zwischen An der Alten Zauche und Bahnübergang)
- teilweise unbefestigte Seitenräume
- ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Erich-Weinert-Straße*Drewitzer Straße - Bertolt-Brecht-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 3.750 Kfz/24h
- Nutzung durch Linienbusverkehr
- Tempo 30-Zone
- Querverbindung zwischen Heinrich-Mann-Allee und Drewitzer Straße
- Wohnfunktion dominierend
- abschnittsweise enge beidseitige Blockbebauung, teilweise zurückgesetzte Bauungsstrukturen
- teilweise einseitiges Parken

Friedrich-Ebert-Straße*Alleestraße - Hegelallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 6.700 Kfz/24h
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn
- Mitnutzung des Bahnkörpers durch den MIV
- abschnittsweise Blockbebauung (vor allem Ostseite), ansonsten aufgelockerte Bebauungsstrukturen
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden
- hoher Querungsbedarf im Bereich Rathaus

Friedrich-Ebert-Straße*Charlottenstraße - Am Kanal***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 1.850 Kfz/24h
- starke Nutzung durch den Bus- und Straßenbahnverkehr (zentrale Verknüpfungsstelle)
- durchgehende Blockbebauung auf der Westseite, östlich offener Platzbereich angrenzend
- in Richtung Norden für den MIV gesperrt
- hohes Fußverkehrsaufkommen aufgrund der zentralen ÖPNV-Verknüpfungsstelle
- wichtige Verbindung für den Radverkehr

Friedrich-Engels-Straße*Heinrich-Mann-Allee - Schlaatzweg***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 12.650 und 17.850 Kfz/24h
- Tempo 30 nachts
- beidseitig angrenzende Wohnbebauung
- z. T. Überlagerung mit Eisenbahnlärm
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden

Friedrich-Engels-Straße*Nuthestraße - Großbeerenstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 9.050 und 11.250 Kfz/24h
- Tempo 30 nachts
- beidseitige z. T. mehrgeschossige Wohnbebauung, Abstand ca. 10 m zur Straßenachse
- z. T. Überlagerung mit Eisenbahnlärm
- moderne Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) vorhanden

Forststraße*Zeppelinstraße – Am Wildpark***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 5.500Kfz/24h
- denkmalgeschützte Gartenstadtsiedlung (teilweise aufgelockerte Bebauung und Blockbebauung auf der Ostseite)
- geschützte Baumallee
- teilweise unbefestigte Seitenräume
- teilweise Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Überlagerung mit Lärmbelastungen von der Eisenbahn (Norden und Süden)
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Geschwister-Scholl-Straße*Zeppelinstraße - Kastanienallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 3.700 und 6.550 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Einbahnstraßenregelung im Bereich der Zufahrt von der Zeppelinstraße
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn (Mitnutzung Bahnkörper durch MIV)
- beidseitige Blockbebauung
- Überlagerung von Wohn-, Geschäfts- und Verkehrsfunktion

Großbeerenstraße*Karl-Liebknecht-Straße - Horstweg***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 13.350 Kfz/24h
- starke Nutzung durch Linienbusverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- dichte, geschlossene Wohn- und Geschäftsbebauung
- teilweise Probleme mit Luftschadstoffbelastungen
- moderne Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) vorhanden

Großbeerenstraße*Horstweg - Pestalozzistraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 9.500 Kfz/24h
- starke Nutzung durch Linienbusverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- dichte, geschlossene Wohn- und Geschäftsbebauung
- moderne Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) vorhanden

Großbeerenstraße*Pestalozzistraße - Ahornstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 10.800 Kfz/24h
- starke Nutzung durch Linienbusverkehr
- Großteils geschlossene Blockbebauung
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Gutenbergstraße*Hebbelstraße - Friedrich-Ebert-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 2.800 und 4.950 Kfz/24h
- Tempo 30-Zone
- nordseitig durchgehende zweigeschossige Blockbebauung (Holländisches Viertel)
- südseitig Platzbereich angrenzend (Basinplatz)
- Überlagerung von Wohn-, Geschäfts- und Verkehrsfunktion

Hans-Thoma-Straße*Kurfürstenstraße - Gutenbergstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 15.650 Kfz/24h
- Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Süden (2-spurig)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Zuführung zur Nuthestraße aus Richtung Norden
- enger über weite Strecken beidseitig bebauter Straßenraum
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden

Hebbelstraße*Behlertstraße - Kurfürstestraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 1.000 Kfz/24h
- Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Norden
- Tempo 30-Zone
- Fahrbahnoberflächenbefestigung mittels Kopfsteinpflaster
- durchgehend mehrgeschossige Bebauung, Wohnfunktion dominierend
- mutmaßlich Nutzung durch gebietsfremde Verkehre
- hoher Parkdruck
- beidseitige Alleebepflanzung

Hebbelstraße*Kurfürstenstraße - Gutenbergstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 10.550 Kfz/24h
- historischer Innenstadtbereich mit beidseitig dichter Bebauung
- zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (tags)
- beidseitiges Parken
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Heinrich-Mann-Allee*Brauhausberg - Horstweg***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 17.200 Kfz/24h
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn (teilweise Mitnutzung Bahnkörper durch MIV)
- Abschnittsweise einseitige von der Fahrbahn abgesetzte Blockbebauung
- Teilabschnitte ohne Bebauung
- Führung des Radverkehrs auf einer Parallelfahrbahn auf der Südseite
- grundhafte Umgestaltung geplant

Heinrich-Mann-Allee*Horstweg - An der alten Zauche***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 18.150 Kfz/24h
- Straßenbahnverkehr auf paralleler besondere Bahntrasse
- lediglich punktuell angrenzende Bebauung vor allem im westlichen Teilabschnitt
- Führung des Radverkehrs auf einer Parallelfahrbahn auf der Südseite

Horstweg

Großbeerenstraße - Dieselstraße



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung ca. 15.050 Kfz/24h
- beidseitig dichte Bebauung
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Im Bogen

Zeppelinstraße - Knobelsdorffstraße



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung ca. 1.600 Kfz/24h
- Tempo 30-Zone
- Fahrbahnoberflächenbefestigung mittels Kopfsteinpflaster (westlicher Teilabschnitt)
- beidseitige Blockbebauung im östlichen Abschnitt
- Einzelhausbebauung im westlichen Teilabschnitt

Jägerallee

Gregor-Mendel-Straße - Hegelallee



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung ca. 13.450 Kfz/24h
- Tempo 30 nachts
- durchgehende Wohn- und Bürobebauung
- durchgehender Alleebestand
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Kaiser-Friedrich-Straße*Carl-Dähne-Straße - Kuhforter Damm***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 6.350 und 9.950 Kfz/24h
- abschnittsweise Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Schule, tags)
- weitestgehend durchgehende beidseitige Bebauung (vorrangig Einzelhäuser, punktuelle Blockbebauung)
- Radverkehrsanlagen in Teilbereichen vorhanden

Kastanienallee*Geschwister-Scholl-Straße - Zeppelinstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 4.900 und 5.750 Kfz/24h
- Fahrbahnbefestigung mittels Großpflaster
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn
- Mitnutzung des Bahnkörpers durch den MIV (teilweise gepflastert)
- beidseitig durchgehend geschlossene Blockbebauung
- durchgehende Alleebepflanzung
- Überlagerung mit Lärmbelastungen von der Eisenbahn (Bereich Maybachstraße)

Ketziner Straße*Marquardter Straße - Höhe Regenbogenschule***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 3.100 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h für Kfz > 3,5t
- aufgelockerte Wohnbebauung
- Fahrbahnoberflächendefizite und teilweise unbefestigter Seitenraum
- Straßenraumbegrünung teilweise vorhanden

Kurfürstenstraße*Friedrich-Ebert-Straße - Hebbelstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 19.500 Kfz/24h
- zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (tags)
- historischer Innenstadtbereich mit beidseitig dichter Bebauung
- angrenzender Schulstandort (Hermann-von-Helmholtz-Gymnasium)
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden
- einseitig durchgehende Begrünung

Kurfürstenstraße*Hebbelstraße - Behlertstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 17.000 Kfz/24h
- einseitig durchgehende Blockbebauung
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden
- beidseitige Begrünung
- abschnittsweise Gehwegparken

Leipziger Straße*Breite Straße - Templiner Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 9.000 und 12.400 Kfz/24h
- Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Norden (Gegenrichtung über Brauhausberg)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- teilweise sehr enger Straßenraum
- wechselnde Bebauungsdichte, teilweise durchgehende Blockbebauung vorhanden
- moderne Radverkehrsanlagen (beidseitige Radfahrstreifen) vorhanden

Mitschurinstraße*Hugstraße - Golmer Chaussee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 6.100 Kfz/24h
- über weite Strecken lediglich einseitige Einzelhausbebauung (Südseite)
- Nordseite weitestgehend anbaufrei
- Ortseingangsgestaltung (Mittelinsel vorhanden)

Nedlitzer Straße*Viereckremise - Esplanade***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 13.950 und 15.950 Kfz/24h
- beidseitig durchgehende Bebauung (teilweise von der Fahrbahn abgerückt)
- geradliniger Straßenverlauf mit vor- und nachgelagerten, weitestgehend anbaufreien Abschnitten
- einseitiger Beidrichtungsradweg im Seitenraum

Nuthestraße*BAB 115 - Berliner Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 45.000 und 63.500 Kfz/24h
- zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h
- 4-streifige Schnellstraße
- Lärmschutzeinrichtungen punktuell vorhanden (z. B. Am Stern)
- abschnittsweise Wohnbebauung im näheren Umfeld
- Lärmschutzbebauung im Bereich Hans-Marchwitza-Ring (Anglerhaus)

Pappelallee*Am Schragen – August-Bonnes-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 8.200 Kfz/24h
- einseitig punktuelle Wohnbebauung
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden
- durchgehende Begrünung im Seitenbereich

Potsdamer Chaussee*Theodor-Fontane-Straße - Sacrower Allee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 8.400 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- lockere Wohnbebauung
- keine Radverkehrsanlagen
- Straßenraumbegrünung teilweise vorhanden

Potsdamer Straße*Amundsenstraße - Kirschallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 20.500 und 21.700 Kfz/24h
- zusätzliche dritte Mehrzweckspur für Abbiegemöglichkeiten, jedoch ohne gesonderte Querungshilfen
- beidseitig nahezu durchgehend Einzelhausbebauung (teilweise etwas zurückgesetzt)
- durchgehende Straßenraumbegrünung
- Radverkehrsangebot vorhanden (allerdings teilweise als konfliktträchtiger Beidrichtungsradschwergewichtsweg)

Potsdamer Straße*Mitschurinstraße - Amundsenstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 16.600 und 20.600 Kfz/24h
- einseitig durchgehend Einzelhausbebauung (Nordseite)
- südlich angrenzendes Waldgebiet
- Radverkehrsangebot im Seitenbereich vorhanden (Konflikte im Bereich von Ein- und Ausfahrten)

Reiherbergstraße*Kuhforter Damm und Karl-Liebknecht-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 6.200 Kfz/24h
- durchgehend Einzelhausbebauung
- Fahrbahnoberflächenschäden
- im westlichen Teilabschnitt zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (montags – freitags, 6-18 Uhr)
- Radverkehrsanlagen lediglich im Teilabschnitt zwischen Am Urnenfeld und Karl-Liebknecht-Straße
- Überlagerung mit Lärmbelastungen von der Eisenbahn

Ricarda-Huch-Straße*D.-Schneider-Straße – E.-Prochaska-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 8.800 Kfz/24h
- abschnittsweise Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Schule, tags)
- durchgehende mehrgeschossige Wohnbebauung (Westseite)
- punktuelle Blockbebauung (Ostseite)
- parallel separate Straßenbahntrasse
- Straßenraumbegrünung vorhanden

Rückertstraße*Lerchensteig - Hugstraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 13.850 und 14.650 Kfz/24h
- beidseitig lockere Wohn- und Gewerbebebauung
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden (allerdings als konfliktträchtiger Beidrichtungsradweg)

Schopenhauerstraße*Charlottenstraße - Breite Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 2.200 Kfz/24h
- teilweise Nutzung durch Linienbusverkehr
- beidseitige Blockbebauung mit geringem Abstand zur Fahrbahn

Schopenhauerstraße*Luisenplatz - Hegelallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 23.500 Kfz/24h
- 4 streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Tempo 30 nachts
- westseitig geschlossene Blockbebauung mit geringem Abstand zur Fahrbahn
- ostseitig und südlich angrenzende Platz- und Grünbereiche
- zurückgesetzt östlich zusätzliche Blockbebauung vorhanden
- Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden
- hohe Querungsbreiten

Wublitzstraße

Ortslage Grube

**Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 7.500 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Ortsteil Grube
- dörflich geprägte Bebauungsstruktur mit sehr geringem Abstand zur Straßenachse
- teilweise Fahrbahnoberflächenschäden
- schmale bzw. teilweise keine Gehwege

Yorckstraße*Friedrich-Ebert-Straße - Dortustraße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 4.900 Kfz/24h
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- getrennte Richtungsfahrbahnen mit jeweils angrenzenden Parkstreifen
- beidseitig dichte, geschlossene Wohnbebauung in geringem Abstand zur jeweiligen Richtungsfahrbahn
- Begrünung vorhanden
- moderne Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) vorhanden

Zeppelinstraße*Luisenplatz - Breite Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 22.900 und 23.500 Kfz/24h
- 4-streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Tempo 30 nachts
- parallel verlaufende ÖPNV-Trasse
- beidseitig geschlossene mehrgeschossige Blockbebauung (Südseite zurückgesetzt)
- konfliktträchtige Radverkehrsführung im Seitenraum vorhanden (insbesondere Nordseite) und hohe Querungsbreiten
- erhöhte Luftschadstoffbelastungen

Zeppelinstraße*Breite Straße - Geschwister-Scholl-Straße***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung ca. 32.250 Kfz/24h
- 4-streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- parallel verlaufende ÖPNV-Trasse
- beidseitig geschlossene mehrgeschossige Blockbebauung (Südseite zurückgesetzt)
- konfliktträchtige Radverkehrsführung im Seitenraum vorhanden (insbesondere Nordseite) und hohe Querungsbreiten
- erhöhte Luftschadstoffbelastungen

Zeppelinstraße*Geschwister-Scholl-Straße - Kastanienallee***Rahmenbedingungen:**

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 26.050 und 27.950 Kfz/24h
- 4-streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn
- stadteinwärts Mitnutzung des Bahnkörpers durch den MIV (teilweise gepflastert)
- beidseitig geschlossene mehrgeschossige Blockbebauung
- konfliktträchtige Radverkehrsführung im Seitenraum vorhanden (insbesondere Nordseite) und hohe Querungsbreiten
- erhöhte Luftschadstoffbelastungen

Zeppelinstraße

Kastanienallee - Forsstraße



Rahmenbedingungen:

- Verkehrsbelegung zwischen ca. 19.550 und 22.500 Kfz/24h
- 4-streifiger Fahrbahnquerschnitt
- Tempo 30 nachts
- parallele Nutzung durch die Straßenbahn
- Mitnutzung des Bahnkörpers durch den MIV (teilweise gepflastert)
- einseitig geschlossene mehrgeschossige Blockbebauung
- Radverkehrsführung im Seitenraum vorhanden
- hohe Querungsbreiten

Anlage 11: Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan (Stand Mai 2017)

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:				
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang		kontinuierlich		
Maßnahmenkonzept Straßenverkehr								
1.	Vermeidung von Kfz-Verkehren							
1.1	Förderung des Radverkehrs / Umsetzung Radverkehrskonzept	1.1.1	regelmäßige Aktualisierung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sowie der Radverkehrsstrategie	X			X	
		1.1.2	Priorisierte Umsetzung innerstädtischen Hauptradverbindungen sowie die Stadt-Umland-Routen	X	X			
		1.1.3	Sicherung einer dauerhaft guten finanziellen Ausstattung					X
		1.1.4	Umsetzungsorientierte Weiterentwicklung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen	X	X			
		1.1.5	Weiterentwicklung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtzentrum, in den Stadtteilzentren sowie an ÖPNV-Schnittstellen	X				X
		1.1.6	Informationen sowie Vorgaben zur Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten im privaten Bereich (Wohnungswirtschaft, Einzelhandel, Betriebe etc.)	X	X			
1.2	Umsetzung Parkraumbewirtschaftungs- und P+R-Konzept	1.2.1	Konsequente und zügige Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	X	X			
		1.2.2	Zielgerichteter Ausbau der P+R-Angebote entsprechend des P+R-Konzeptes	X	X	X		
		1.2.3	regelmäßige Anpassung der Parkgebühren	X				X
1.3	Erhalt und Weiterentwicklung der Bus- und Bahnangebote	1.3.1	Straßenbahnverlängerung zum Campus Jungfernssee	X	X			
		1.3.2	attraktive ÖPNV-Anbindung großflächiger Entwicklungsvorhaben (z. B. Straßenbahnverlängerung nach Krampnitz)	X		X		
		1.3.3	Prüfung zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes	X				X
		1.3.4	Anregung einer Prüfung verschiedener Anpassungen im Stadt-Umland-Verkehr sowie SPNV durch den jeweiligen Aufgabenträger	X	X			

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
1.4	Förderung des Carsharings	1.4.1	Unterstützung der Carsharing-Anbieter bei der Suche und Bereitstellung von Standorten und Stationen	X	X		X
		1.4.2	Intermodale Vernetzung durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen	X		X	
		1.4.3	gezieltes Ansprechen potenzieller Nutzer (Bürger, öffentliche Einrichtungen, Betriebe, etc.)	X			X
1.5	Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege	1.5.1	Entwicklung von Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbestandorten möglichst nach den Prämissen der kompakten Stadt sowie unter Berücksichtigung von deren verkehrlichen Effekten (Ziel: „kurze Wege“)	X			X
		1.5.2	Stärkung der Stadtteilzentren durch die u. a. Förderung einer kleinteiligen Nahversorgung	X			X
		1.5.3	Mitdenken von Nahversorgung und einer effektive Erschließung für den Umweltverbund bei geplanten Entwicklungsvorhaben	X			X
1.6	Mobilitätsberatung	1.6.1	Angebote, Initiativen und Informationen in den Bereichen Neubürgerberatung, Mobilitätsbildung, betriebliches Mobilitätsmanagement und Flottenmanagement	X			X
		1.6.2	Vorbildfunktion / Schaffung von Best-Practice-Beispielen durch die Stadtverwaltung sowie weitere öffentliche Einrichtungen	X			X
1.7	Zusätzliche Serviceangebote im Umweltverbund	1.7.1	Fortführung bzw. Ausbau der Informationsangebote zum Umweltverbund	X	X		
		1.7.2	Umsetzung identitätsbildenden Serviceangeboten (Luftpumpstationen, Corporate Design im Fuß- und Radverkehr, Ausbau von dynamischen Abfahrtsanzeigen beim ÖPNV etc.)	X	X		X
		1.7.3	quartiersbezogene Fußverkehrskonzepten mit konkreten Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder	X	X	X	
1.8	Regionale Kooperation	1.8.1	Kooperation mit den Umlandgemeinden bei den Themen ÖPNV und Radverkehr (grenzüberschreitenden Routen / Angebote und intermodalen Schnittstellen)	X			X

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang		kontinuierlich	
	1.8.2	Informationskampagne zu den Alternativangeboten im Stadt- Umland-Verkehr	X	X			
2.	Verlagerung und Bündelung des Kfz-Verkehrs						
2.1	Leipziger Straße / Brauhausberg	2.1.1	Umgestaltung des Leipziger Dreieck		X		
		2.1.2	Prüfung einer generellen Verlagerung des B 2-Verkehrs in Richtung Brauhausberg (einschließlich begleitender Schallschutzmaßnahmen am Brauhausberg)			X	
2.2	Verlängerung der Wetzlarer Straße	2.2.1	Umsetzung der geplanten Verlängerung der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee			X	
		2.2.2	Konzipierung zusätzlicher Begleitmaßnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände im Ortskern Drewitz			X	
		2.2.3	Berücksichtigung des Bahnlärmes bei der Konzeption von Schallschutzmaßnahmen			X	
2.3	Klärung der Funktionen verschiedener Straße im Netz	2.3.1	Französische Straße - Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung - Analyse der Verkehrszusammensetzung - Ableitung von Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsaufkommen		X	X	
		2.3.2	Hebbelstraße (nördlich der Kurfürstenstr.) - Prüfung der aktuellen Nutzungen - ggf. Maßnahmen zur Unterbindung der gebietsfremden Verkehr		X		
		2.3.3	Fritz-Zubeil-Straße / Pestalozzistraße / Paul-Neumann-Straße - Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung - Diskussion weiterführender Maßnahmen zur Unterbindung der Durchfahrtsmöglichkeiten		X		
		2.3.4	In der Feldmark / Roßkastanienstraße / Am Alten Mörtelwerk - Sensibilisierung Navigationsdienstleister - ggf. Prüfung weiterer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen		X		
2.4	Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße	2.4.1	Bündelung des Verkehrs im Zuge der Nuthestraße durch die Ergänzung einer Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße	X		X	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
2.5	Ortslage Grube	2.5.1	Kleinräumige Prüfung der verkehrsorganisatorischen, planerischen, netz- und infrastrukturellen Möglichkeiten zur Optimierung der Bestandsituation		X		
		2.5.2	Vertiefende verkehrsplanerische Betrachtung, Diskussion und Abwägung eines Wegfalls der Autobahnanschlussstelle „Leest“ mit den zuständigen Baulastträgern			X	
3.	Verstetigung des Verkehrsablaufes						
3.1	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach Einzelfallberechnung und Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der jeweiligen Randbedingungen (Vereinbarkeit mit ÖPNV, LSA-Koordinierung, etc.)	3.1.1	Brauhausberg (insbesondere nachts)		X		
		3.1.2	Breite Straße (insbesondere nachts)		X		
		3.1.3	Charlottenstraße		X		
		3.1.4	Großbeerenstraße zwischen Pestalozzistr. und Ahornstr. (insbesondere nachts)		X		
		3.1.5	Karl-Liebknecht-Straße		X		
		3.1.6	Rückertstraße		X		
		3.1.7	Zeppelinstraße	X	X		
		3.1.8	Heinrich-Mann-Allee (Brauhausberg – Friedhofsgasse)		X		
		3.1.9	Forststraße südlicher Teilabschnitt		X		
		3.1.10	Französische Straße		X		
		3.1.11	Fritz-Zubeil-Straße (Großbeerenstraße – Gartenstraße)		X		
		3.1.12	Pestalozzistraße / Paul-Neumann-Straße		X		
3.2	Weiterentwicklung umweltorientierte Verkehrssteuerung	3.2.1	Weiterentwicklung zu einem gesamtstädtischen nachhaltigen Verkehrsmanagement	X			X
		3.2.2	Gestaltung des Verkehr nachfrageorientierter sowie zeitlich und räumlich differenzierter zu Gunsten des Umweltverbundes: - weitere deutliche Beschleunigung ÖPNV - weitere Grünzeitverteilung zugunsten von Fuß und Rad - optimierte Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur (Flächenumverteilung zur Stärkung des Umweltverbunds, Parkraummanagement)	X			X
		3.2.3	Ausweitung auf alle wichtigen Einfallsstraßen (Optimierung Stadt-Umland-Verkehr)	X			X

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang		kontinuierlich	
3.3	Straßenraumgestaltung / veränderte Querschnittsaufteilung	3.3.1	städtebauliche Dimensionierung entsprechend RASt 06				
		3.3.2	Am Kanal / Berliner Straße - Orientierung auf Reduzierung Fahrbahnflächen bei zukünftigen Umgestaltung - Prüfung Aufhebung Separation ÖPNV - Verbesserung Querungsbedingungen			X	
		3.3.3	Brauhausberg - Prüfung Verschiebung Fahrbahn in Richtung Westen (Flächentausch mit den dort vorhandenen Parkplätzen)			X	
		3.3.4	Dortustraße - Neuordnung aktuell inhomogener Straßenraum - Berücksichtigung Aspekte Lärmminde- rung und Verkehrssicherheit - unter besonderer Beachtung der Belan- ge des Denkmalschutzes zu prüfen			X	
		3.3.5	Galileistraße - Reduzierung Kfz-Verkehrsflächen - Diskussion gemeinsamen Führung von Kfz-Verkehr und ÖPNV			X	
		3.3.6	Horstweg - Reduzierung Kfz-Fahstreifenanzahl - Umnutzung Flächen für ruhenden bzw. Radverkehr oder Begrünung		X		
		3.3.7	Ketziner Straße - Reduzierung Kfz-Verkehrsflächen - Verbesserung Querungsbedingungen - Neuordnung ruhender Verkehr - Gestaltung attraktive Ortsmitte			X	
		3.3.8	Neuendorfer Straße - Fortführung veränderte Quer- schnittsaufteilung bis Nuthestraße - Reduzierung Kfz-Fahstreifenanzahl - Umnutzung Flächen für Radverkehr		X		
		3.3.9	Rudolf-Breitscheid-Straße - Orientierung auf Reduzierung Fahr- bahnflächen bei zukünftigen Umgestal- tung - Prüfung Aufhebung Separation ÖPNV			X	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam		Zeitraum:					
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich		
	3.3.10	Verkehrsversuch Zeppelinstraße - Einrichtung ÖPNV-Spur (stadteinwärts, Forststraße und Kastanienallee) - Markierung Radverkehrsanlage (stadtauswärts, Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße) - Anordnung von Tempo 30 (Kastanienallee - Breite Straße) - Optimierung LSA-Schaltung / Anpassung dynamisches Verkehrsmanagement - Tempo 30 in der Forststraße und der Geschwister-Scholl-Straße zu prüfen	X	X			
	3.3.11	Zeppelinstraße (nördlich Breite Straße) - verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Untersuchung zu den Möglichkeiten einer Anpassung der Straßenraumaufteilung		X	X		
3.4	Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz	3.4.1	städtebaulich angepasste und selbsterklärende Gestaltung der Straßenräume zur Unterstützung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung				X
		3.4.2	Abgrenzung zwischen Hauptverkehrsstraßen und nachgeordnetem Nebennetz mittels Gehwegüberfahrten				X
		3.4.3	Einsatz von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen sowie Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf notwendiges Maß				X
3.5	Prüfung Straßenraumbegrünung (möglichst alleeartig)	3.5.1	Dortustraße (im Zusammenhang mit dem Kanalausbau)			X	
		3.5.2	Friedrich-Engels-Straße			X	
		3.5.3	Neuendorfer Straße			X	
		3.5.4	Zum Kirchsteigfeld			X	
		3.5.5	Anstreben einer geschlossenen Begrünung beim Um-, Aus- und Neubau				X
		3.5.6	Alternativ: Pflanzung von Hecken und Sträuchern (z. B. bei Einschränkungen durch Leitungsbestand)				X
3.6	Optimierung im Sinne einer geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung	3.6.1	Fahrland - Marquardter Straße			X	
		3.6.2	Fahrland - Fahrländer Chaussee			X	
		3.6.3	Uetz – Paretzer Straße (östlicher und westlicher Ortseingang)			X	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen		im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich	
		3.6.4	Konzeption kleinteiliger Maßnahmen für die Satzkorner Bergstraße			X	
3.7	Gestaltung von Knotenpunkten	3.7.1	Grundsätzlich Überprüfung zur Anlage von Kreisverkehren bzw. Mini-Kreisverkehren bei Neu-, Um- und Ausbau				X
		3.7.2	Charlottenstraße / Hebbelstraße - Reduzierung der Verkehrsflächen - Verbesserung der Querungssicherheit - Optimierung der Vorfahrtregelung			X	
		3.7.3	Potsdamer Chaussee / Glienicker Dorfstraße im Ortsteil Groß Glienicke - Neuordnung des Straßenraumes - Abkröpfen der untergeordneten Einmündung - Schaffung regelgerechter Anlagen für Fuß- und Radverkehr			X	
		3.7.4	Rückertstraße / Potsdamer Straße - Reduzierung der Fahrbahnflächen - Entflechtung der Verkehrsströme)			X	
		3.7.5	Ketziner Straße / Marquardter Straße - Reduzierung der Fahrbahnflächen - Abkröpfen der untergeordneten Einmündung			X	
4.	Verbesserung von Fahrbahnoberflächen						
4.1	Allgemeiner Sanierungsbedarf	4.1.1	gepflasterte Bereiche im Zuge der Straßenbahntrassen (Pflaster → Asphalt, siehe auch Maßnahmen Straßenbahnverkehr)		X		X
		4.1.2	An der Alten Zauche (Beton → Asphalt)			X	
		4.1.3	Amundsenstraße (nördlicher Teilabschnitt, Beton → Asphalt)			X	
		4.1.4	Breite Straße (Fahrbahnsanierung)		X		
		4.1.5	Geschwister-Scholl-Straße (Fahrbahnsanierung)			X	
		4.1.6	Hauptstraße Marquart (Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung)			X	
		4.1.7	Hiroshima-Platz (Pflaster → Asphalt)			X	
		4.1.8	Horstweg (Nuthestraße – Heinrich-Mann-Allee, Fahrbahnsanierung)			X	
		4.1.9	Im Bogen (Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung)			X	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang		kontinuierlich	
	4.1.10	Kastanienallee (Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung)			X		
	4.1.11	Max-Born-Straße (Fahrbahnsanierung)			X		
	4.1.12	Potsdamer Chaussee (Fahrbahnsanierung)		X			
	4.1.13	Reiherbergstraße (Fahrbahnsanierung)			X		
	4.1.14	Satzkorn Bergstr. (Fahrbahnsanierung)			X		
	4.1.15	Templiner Straße (Leipziger Straße – Alter Tornow, Fahrbahnsanierung)			X		
	4.1.16	Wannseestraße (Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung)			X		
	4.1.17	Zum Kirchsteigfeld (Beton → Asphalt)			X		
	4.1.18	kontinuierliche Verbesserung der Fahrbahnoberflächen im Nebennetz				X	
	4.1.19	Sicherung der Ebenflächigkeit beim Einsatz von Pflaster aus städtebaulichen bzw. denkmalpflegerischen Gründen				X	
4.2	Einsatz lärmarmen Oberflächenbeläge	4.2.1	Erprobung im Bereich in besonders stark belasteten Straßenabschnitten			X	
4.3	Punktueller Problemstellen bzw. Einbauteile	4.3.1	Erfassung und Ausbesserung punktueller Problemstellen im Rahmen der regelmäßigen Straßennetzbefahrungen			X	
		4.3.2	Sensibilisierung der Mitarbeiter des Bauhofes hinsichtlich der Lärmschutzaspekte			X	
		4.3.3	Vermeidung punktueller Konfliktstellen im Bereich der Fahrlinien in der Planung			X	
		4.3.4	Einsatz spezieller lärmarmen Deckel (dort, wo diese regelmäßig Überfahren werden)			X	
5.	Abschirmung bzw. Passive Schallschutzmaßnahmen						
5.1	Lärmschutzwände und -wälle wünschenswert (Finanzierung ungesichert)	5.1.1	BAB 10 im Bereich Uetz und Marquardt Siedlung			X	
		5.1.2	Nuthestraße (insbesondere im Bereich Neuendorfer Straße)			X	
5.2	Schließung von Baulücken / Abschirmung rückwärtiger Bereiche	5.2.1	Berücksichtigung der Lärminderungseffekte im Rahmen der stadtentwicklungs- und Bauleitplanung			X	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
5.3	Schallabsorbierende Gestaltung von Randbereichen der Verkehrsanlagen	5.3.1	schallabsorbierende Gestaltung von Wänden und Bauteile (Speziell bei Unterführungen, Brücken und Troglagen) bei Um- und Ausbaumaßnahmen				X
5.4	Schallschutzfenster	5.4.1	Einsatz in Bereichen in denen Auch nach Umsetzung der LAP-Maßnahmen hohe Lärmpegel zu verzeichnen sind				
Maßnahmenkonzept Straßenbahnverkehr							
6.1	Betriebliche Maßnahmen, Fahrzeugflotte, Handlungsstrategie etc.	6.1.1	Kontinuierliche Weiterentwicklung der Umwelterklärung der ViP im Sinne des Lärmschutzes				X
		6.1.2	Kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte mit leiseren Straßenbahnen				X
		6.1.3	Fortsetzung der betrieblichen Maßnahmen zur Lärminderung				X
6.2	Lärminderungsmaßnahmen am Gleis	6.2.1	Einsatz schwingungsdämpfende Gleis- und Lagerungsarten nach dem neusten Stand der Technik bei Sanierung und Neubau				X
		6.2.2	generelle Überprüfung zur Verortung von Schmieranlagen bei Sanierung und Neubau				X
		6.2.3	Einsatz von Rasengleis dort, wo ein Befahren durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich ist				X
		6.2.4	Austausch von Gleiseindeckungen mittels Pflaster durch Deckenschluss mit Asphalt (insbesondere Zeppelinstraße)		X	X	
6.3	Ortsbezogene Maßnahmen	6.3.1	Heinrich-Mann-Allee - Wartung in verdichteten Intervallen - weitere Sensibilisierung Fahrpersonal - priorisierte Sanierung des Abschnittes - moderner schwingungsdämpfender Oberbau		X		
		6.3.2	Friedrich-Ebert-Straße - Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung		X		
		6.3.3	Charlottenstraße - Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung		X		
Handlungsempfehlungen Eisenbahnverkehr							

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam				Zeitraum:			
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
7.1	Handlungsempfehlungen	7.1.1	Kontinuierliches Hinwirken der Landeshauptstadt Potsdam zur Konzeption und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (möglichst Maßnahmen am Gleis, Schallschutzwände und -wälle) bei den zuständigen Behörden				X
		7.1.2	Generelle Verstärkung der Anstrengungen und Investitionen zum Lärmschutz bei der Bahn (Maßnahme Dritter)				X
Handlungsempfehlungen Luftverkehr							
8.1	Handlungsempfehlungen	8.1.1	Kontinuierliches Hinwirken der Landeshauptstadt Potsdam, dass mit geeigneten Maßnahmen dafür gesorgt wird, dass so wenig wie möglich Überflüge über das bebaute Stadtgebiet stattfinden und dass die Überflughöhen so hoch wie möglich sind bzw. die technischen Möglichkeiten um dies zu erreichen im Betriebskonzept des BBI genutzt werden				X
		8.1.2	Hinwirken auf regionale Lärminderungsstrategie (Verbesserungen zu Gunsten der Stadtgebietes nicht zu Lasten stärker betroffener Kommunen)				X
		8.1.3	aktives einbringen der Landeshauptstadt Potsdam in der Kommission nach § 32 b LuftVG				X
Sonstige Maßnahmen							
9.1	Förderung der Elektromobilität	9.1.1	Förderung möglichst dort, wo notwendige Kfz-Verkehre durch die alternativen Antriebe stadtverträgliche gestaltet werden (ÖPNV, Carsharing, Taxi und Lieferverkehr)				X
		9.1.2	Zentrale Rolle für die Straßenbahn als rein-elektrisches Verkehrsmittel				X
		9.1.3	Förderung der Elektromobilität im Radverkehr (z. B. durch zusätzliche Lademöglichkeiten)				X
9.2	Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche	9.2.1	Verankerung einer verbindliche Prüfung und Abwägung zum Thema ruhige Gebiete im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung		X		

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam		Zeitraum:					
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	im LRP	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich		
		9.2.2	vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärmminde- rungsaspekten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstruktu- ren (Erschließung möglichst von Außen sowie konsequente Umsetzung von ver- kehrsberuhigungsmaßnahmen)				X
		9.2.3	Schaffung ruhiger Bereiche innerhalb der Quartiere durch Schließung von Baulücken				X
		9.2.4	Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzie- rung der Emissionen im Schienenverkehr				X
9.3	Kleinteilige Maßnahmen im Bereich Gewerbelärm	9.3.1	Festlegung von geeigneten Maßnahmen nach Einzelfallprüfung durch die zuständi- ge untere Immissionsschutzbehörde				X
9.4	Maßnahmen im Schiffsverkehr	9.4.1	Erneuerung der Einrichtungen zur Land- stromversorgung			X	
		9.4.2	Umsetzung administrativer Maßnahmen zur Sicherung einer Nutzung der Land- stromversorgung			X	
9.5	Verkehrsüberwachung	9.5.1	Fortführung und Ausweitung der städti- schen Kontrollen im ruhenden und flie- ßenden Verkehr	X			X
		9.5.2	Geschwindigkeitsüberwachung auch aus Gründen der Lärminderung (vorherige Schaffung der gesetzlichen Voraussetzun- gen auf Landesebene erforderlich)	X		X	
		9.5.3	Einsatz von sog. Motivanzeigen	X	X		
		9.5.4	Berücksichtigung des Kontrollbedarfes zur Vermeidung von Belästigungen durch Mo- torräder				X
9.6	Reduzierung der Ge- samtschwerverkehrsaufkom- men	9.6.1	Optimierung Lkw-Führung sowie Lkw- Logistik mit dem Ziel einer gesamtstädti- schen Reduzierung des Lkw-Verkehrs				X
9.7	Förderung von Radver- kehrerschließung, Carsharing und E-Mobilität	9.7.1	-				X

Fortschreibung Lärmaktionsplan Potsdam 2016

1. Öffentlichkeitsveranstaltung

Protokoll

Datum: 19.04.2016
Uhrzeit: 17:00 – 19:00 Uhr
Ort: Rathaus Potsdam
Teilnehmer: 15 Bürgerinnen und Bürger
Vertreter der Landeshauptstadt Potsdam
Vertreter des Gutachterbüros SVU Dresden

Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Schmah sowie Vorstellung des generellen Projektablaufes.
- 2) Fachvortrag durch Herrn Schönefeld vom Gutachterbüro SVU-Dresden mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Grundlagen und Ziele des LAP
 - b) Ergebnisse Lärmkartierung
 - c) Konfliktschwerpunkte
 - d) Maßnahmenstrategie zur Lärminderung
- 3) In der anschließenden Diskussion wurden folgende Fragestellungen und Hinweise erörtert bzw. diskutiert:
 - a) Statement: Die sektorale Betrachtung der einzelnen Lärmarten ist nicht zielführend. Die Betroffenheiten aus mehreren Lärmquellen werden damit nicht adäquat abgebildet.
Antwort: Aktuell ist im Rahmen der Lärmkartierung kein entsprechendes Verfahren zur Gesamtlärbetrachtung vorgesehen. Ein entsprechendes Verfahren ist im Rahmen der Fortschreibung der RLS-90 in Diskussion. Im Zuge des Lärmaktionsplanes wird eine Überlagerung der Immissionssituation vorgenommen. In einem zusätzlichen Kapitel wird auf die entsprechenden Mehrfachbelastungen eingegangen.
 - b) Statement: Im Umfeld der Charlottenstraße bestehen erhebliche Belästigungen durch die medizinischen Rettungsfahrzeuge. Der Einsatz der Sirenen erfolgt

unnötigerweise zu allen Tages- und Nachtzeiten. Hier sollte administrativ eingegriffen werden. Parallel bilden auch die hohen Fahrgeschwindigkeiten, die auf dem Gleiskörper im Zuge der Berliner Straße gefahren werden ein Problem. Weitere Lärmbelastungen ergeben sich durch die Rettungshubschrauber.

- c) Frage: Welche Grenzwerte gelten für bestehende Straßen?

Antwort: Sofern keine wesentlichen Änderungen stattfinden, gibt es für bestehende Straßen keine rechtsverbindlich einzuhaltenden Grenzwerte. Für Straßen in Baulast des Bundes existierten lediglich im Rahmen der Lärmsanierung Grenzwerte. Hierbei handelt es sich allerdings um eine freiwillige Leistung des Bundes in Abhängigkeit von der Haushaltslage.

Eine Eingriffsmöglichkeit im Bestandsnetz bildet verkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen gemäß §45 StVO). Für diese existieren Orientierungswerte als Grundlage für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der jeweils zuständigen Verkehrsbehörden.

- d) Statement: Die berechneten Werte entsprechen nicht der Realität, da die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies ist beispielsweise in der Zeppelinstraße der Fall.

- e) Hinweis: Hinsichtlich des Straßenbahnlärms ist zu berücksichtigen, dass die Einzelpegel der vorbeifahrenden Fahrzeuge deutlich lauter sind, als die im Rahmen der Lärmaktionsplanung verwendeten Mittelungspegel. Die Stadt sollte auch beim Straßenbahnverkehr Geschwindigkeitsbegrenzungen in Erwägung ziehen.

Antwort: Die aktuellen Berechnungsverfahren sehen eine Betrachtung von Mittelungspegeln vor. Das Thema Spitzenpegel wird als wichtiger Hinweis für die weiterer Bearbeitung mitgenommen.

- f) Frage: Können auch andere Lärm Aspekte, wie beispielsweise das Glockenspiel in der Dortustraße, im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.

Antwort: Grundsätzlich können und sollen im Beteiligungsverfahren alle Hinweise zum Thema Lärm eingebracht werden. Diese werden entweder direkt in die Planerarbeitung einbezogen oder aber im Rahmen des normalen Verwaltungshandelns im Umweltamt gesichtet und berücksichtigt.

- g) Frage: Wird der Zustand der Fahrbahnoberfläche berücksichtigt?

Antwort: Eine Berücksichtigung im Berechnungsverfahren erfolgt nicht. Allerdings bildet die Erfassung von Bereichen mit schlechten Fahrbahnoberflächen einen wichtigen Bestandteil der Vor-Ort-Datenanalyse, um anschließend konkrete Fahrbahnsanierungsmaßnahmen ableiten zu können.

- h) Statement: Für die Zeppelinstraße ist zu berücksichtigen, dass im Zuge der linken Fahrspuren jeweils keine ebene Fahrbahnoberfläche existiert, sondern ein gepflasterter Bahnkörper existiert. Gerade auf diesem wird besonders schnell gefahren. Es ist nicht verständlich, dass hier keine Geschwindigkeitsüberwachung umgesetzt werden kann.

Antwort: Das Problem ist bekannt. Planerisch gibt es hier bereits konkrete Vorstellungen und Ansätze (Veränderung der Straßenraumaufteilung, Geschwindigkeitsbegrenzungen), um die Situation zu verbessern. Aber in der konkreten Umsetzung müssen derartige Maßnahmen auch durch die Stadtpolitik unterstützt werden.

- i) Frage: Welche Geschwindigkeit ist Grundlage für die Lärmberechnungen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder die tatsächliche Geschwindigkeit?

Antwort: Im Berechnungsverfahren wird mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gerechnet. Hierbei sind wir an Berechnungsvorgaben gebunden. Aber wir werden auf diese Differenzen hinweisen.

- j) Statement: Weitere Lärmschwerpunkte bilden der Knotenpunktbereich Berliner Straße / Nutheschneelstraße sowie der Straßenzug am Nuthedamm (insbesondere Schwerverkehr vom Kirchsteigfeld in der Zufahrt zur STEP).

- k) Statement: Heinrich-Mann-Allee zwischen Staatskanzlei und Friedhofsgasse bildet der Straßenbahnlärm ein Problem. Aufgrund der ohnehin regelmäßig an den Haltestellen bestehenden Haltenotwendigkeiten sollte geprüft bzw. angestrebt werden, auch für die Straßenbahnen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 bzw. 40 km/h vorzusehen. Die Zeitverluste der Straßenbahn sind im Vergleich mit der zu erwartenden Lebensqualitätsverbesserungen für die Anwohner gering.

Zudem ist für den entsprechenden Abschnitt eine deutliche bauliche Veränderung geplant. Die Straßenbahn soll dabei noch dichter an die Wohnbebauung heranrücken. Ein Alternativvorschlag ist, die Straßenbahn auf die Seite der Staatskanzlei zu verlagern, dort wohnt keiner.

Weiterhin sollte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans die bestehende Formulierung, dass Straßenbahnlärm im Sinne der gesamtstädtischen Lärminderungsstrategie in Kauf genommen werden muss, im Rahmen der Fortschreibung revidiert werden.

Antwort: Die Thematik wird für die weitere Bearbeitung mitgenommen. Hinsichtlich des Straßenbahnverkehrs ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese im gesamtstädtischen Kontext eine wichtige Rolle spielt und im Vergleich ein relativ leises Verkehrsmittel ist. Dies heißt nicht, dass es keine stark vom Straßenbahnlärm betroffenen Anwohner gibt.

- l) Frage: Wird beim Thema Industrielärm der Hafen mit berücksichtigt? Die Landstromversorgung wird nicht genutzt. Stromaggregate laufen den ganzen Tag. Es gibt Lautsprecherdurchsagen auch abends und nachts.

Antwort: Der Hafenstandort zählt nicht zu den verpflichtend beim Industrielärm zu betrachtenden Anlagen. Die Thematik ist bei der Stadtverwaltung bekannt und auf der eigenen Agenda. Auch hinsichtlich der Landstromversorgung gibt es bereits Gespräche.

- m) Statement: Die L902 in der Ortslage Grube war schon Bestandteil im letzten LAP, allerdings sind in den letzten Jahren keine Veränderungen erfolgt. Es gibt parallel

Verkehrssicherheitsprobleme. Dies wurde auch bereits im LKW-Führungskonzept herausgearbeitet. Es wird eine Durchfahrtsbeschränkung für den Schwerverkehr angeregt. Zumindest für die Zeit der Bauvorhaben wäre eine entsprechende Beschränkung dringend geboten.

- n) Statement: Die Tram sollte nicht über den Lärm gegen den Pkw ausgespielt werden. Vielleicht ist in der Heinrich-Mann-Allee auch der Unterbau das Problem. Probleme im Unterbau bestehen z. B. auch in der Forststraße.
- o) Statement: Auch die Thematik der Durchsagen an den Bahnhöfen sollten berücksichtigt werden. Auch abends und nachts sind die Durchsagen über hunderte von Metern zu berücksichtigen.
- p) Statement: Die Stadt Potsdam ist viel zu Pkw-freundlich.
- q) Frage: Warum wird die umweltorientierte Verkehrssteuerung nicht genutzt? Warum fehlt diese Maßnahme hier? Sie sollte einbezogen werden.

Antwort: In der aktuellen Veranstaltung ging es um die bestehende Lärmsituation und die generellen Lärmstrategien. Konkrete Maßnahmen werden erst in der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung im September vorgestellt. Deshalb wurde die umweltorientierte Verkehrssteuerung nicht konkret erwähnt.

- r) Statement: Auch die Nedlitzer Straße im Bereich der Insel Neu Fahrland / Amundsenstraße bildet eine Lärmkonfliktbereich.
- s) Statement: Im Bereich der Nutheschneidstraße an der Auffahrt Rudolf-Breitscheid-Straße wurde zwar einiges umgebaut, allerdings ist die Wirkung der Lärmschutzwand nicht zufriedenstellend. In den oberen Etagen hat man das Gefühl, es ist nach der Sanierung sogar lauter geworden. Eine mögliche Ursache könnte sein, dass nach dem Umbau die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h angehoben worden ist.

Zudem ist die ca. 8 m hohe Wand trotz angrenzendem Sanierungsgebiet nicht gestaltet oder begrünt worden. Auch hier sollte maßnahmensseitig angesetzt werden.

- t) Statement: Ein weiteres wesentliches Lärmproblem bilden Motorradfahrer.
- u) Statement: Das Thema Sensibilisierung und Bewusstsein sollte bei der Maßnahmenkonzeption eine wichtige Rolle spielen. Auch der Aspekt Motivanzeigen sollte eine stärkere Rolle spielen.
- v) Frage: Wann werden die Dokumente zum aktuellen Lärmaktionsplan im Internet veröffentlicht?

Antwort: Die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung soll im September stattfinden. Dann wird auch bereits der Entwurf des Endberichtes vorliegen, welcher Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung enthält. Dieser wird 10 Tage vor der Veranstaltung veröffentlicht.

- w) Hinweis: Die Informationen waren im Stadtportal wenige Tage vor der Veranstaltung nicht mehr bzw. schlecht zu finden.

Antwort: Aufgrund der Vielzahl von Pressemitteilungen ist die Ankündigung zur Veranstaltung leider auf der Seite nach unten gerutscht. Eine Ankündigung der Veranstaltungen wird i. d. R. 14 Tage vorher und einer erneuten Information direkt am Wochenende vorher erfolgen.

x) Frage: Wer gehört der projektbegleitenden Arbeitsgruppe an.

Antwort: Die projektbegleitende Arbeitsgruppe besteht aus Fachkollegen aus den städtischen Ämtern (Tiefbauamt, Verkehrsbehörde), dem Landesamt für Umwelt, Verbänden und Vertretern aus der Politik.

Der Lärmaktionsplan soll zum Ende von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden. Vorher wird eine öffentliche Auslegung über den Zeitraum von 4 Wochen erfolgen.

4) Zum Abschluss der Veranstaltung informiert Herr Schmäh über die Feedbackmöglichkeiten zum Lärmaktionsplan. Es wurde eine Internetumfrage gestartet. Diese ist unter Bürgerbeteiligung / Lärmaktionsplan zu finden.

Herr Schmäh dankt allen Anwesenden für die intensive und konstruktive Diskussion.

Aufgestellt: Dresden, den 09.05.2016



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fortschreibung Lärmaktionsplan Potsdam 2016

Protokoll

Datum: 21.09.2016
Uhrzeit: 18:00 – 19:30 Uhr
Ort: Freiland
Teilnehmer: 1 Bürger sowie verschiedene Vertreter von Interessenverbänden, politischen Parteien sowie der Stadtverwaltung

**Betreff: 2. Öffentlichkeitsveranstaltung
Vorstellung Maßnahmenkonzept**

Sachverhalt:

Begrüßung und Moderation der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Herrn Jonas.

- 1) Einführung in die Thematik durch Herrn Schmäh.
- 2) Fachvortrag von Herrn Schönefeld mit folgenden Themenschwerpunkten:
 - a) Einleitung
 - b) Zusammenfassung der Bestandsanalyse
 - c) Maßnahmenkonzept zur Lärminderung
 - d) Fazit
- 3) In der nachfolgenden Diskussion wurden folgende Themen und Fragestellungen erörtert bzw. diskutiert:
 - a) **Verbindlichkeit**
Von Herrn Schmäh wird erläutert, dass die Maßnahmen mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung eine gewisse innerbehördliche Verbindlichkeit haben. Da der Beschluss des Lärmaktionsplanes unter Finanzierungsvorbehalt erfolgt, besteht jedoch keine Verbindlichkeit hinsichtlich der Umsetzung.
 - b) **Heinrich-Mann-Allee**
Bürgerstatement bzw. -frage: Die gleichberechtigte Betrachtung der Lärmquellen wird begrüßt. Ziel der EU-Richtlinie ist es Lärm zu reduzieren. Es besteht die Sorge, dass durch die geplanten Maßnahmen zur Veränderung der Straßenbahnführung in der Heinrich-Mann-Allee (Verschiebung in Richtung der Bebauung) mehr Lärm

entsteht. Weiterhin ergeben sich durch die Verlagerung des MIV zum Umweltverbund potenzielle Mehrbelastungen durch den Straßenbahnverkehr. Der Straßenbahnlärm in der Heinrich-Mann-Allee ist deutlich störender als der durch den Kfz-Verkehr verursachte Lärm. Es besteht wenig Vertrauen in die Lärminderungswirkung neuer Gleisanlagen bzw. des geplanten Grüngleises. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit für den Kfz- und Straßenbahnverkehr zumindest in der Nacht wäre wünschenswert. Dies ist nicht ausschließlich eine rechtliche sondern auch eine politische Frage. Hier müssen sich die Stadt und die Politik entscheiden, ob sie etwas für den Gesundheitsschutz der Bürger tun möchte. Die entstehenden Fahrzeitverlängerungen sind gering.

Ein Problem ist weiterhin, dass der Lärm nicht gemessen sondern lediglich berechnet wird. Die Betroffenheiten entstehen aber durch Einzelereignisse und nicht durch eine Dauerbelastung.

Antwort: Hinsichtlich der Thematik der Lärmberechnungen wird von Herrn Schönefeld geantwortet, dass für die Bewertung der Lärmsituation tatsächlich ausschließlich berechnete Werte ausschlaggebend sind. Lediglich beim Industrie- und Gewerbelärm bestehen hier Ausnahmen. Hintergrund ist, dass eine gesamtstädtische Betrachtung auf Basis von Messungen nicht möglich ist. Die ausschließliche Betrachtung von Mittelungspegeln bildet tatsächlich ein zentrales Problem insbesondere beim Schienenlärm. Die Belastungsspitzen werden nicht ausreichend abgebildet. Eine Maximalpegelbetrachtung wäre hier zielführender. Allerdings ist eine solche Regelung in den Rechenvorschriften aktuell nicht absehbar.

Von Herrn Volkmann wird erläutert, welche Baumaßnahmen geplant sind. Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit den Umplanungen zum Leipziger Dreieck auch eine Neugestaltung des unmittelbar anschließenden Abschnittes der Heinrich-Mann-Allee geplant. In der aktuellen Vorzugsvariante werden die Straßenbahngleise tatsächlich etwas in Richtung der Wohnbebauung herangerückt. Dafür verlagert sich allerdings der Kfz-Verkehr in Richtung der Staatskanzlei. Die geäußerten Bedenken sowie die Auswirkungen auf die Lärmsituation sollten hier nochmals geprüft und die Lösung ggf. überdacht werden. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau der Bahntrasse mittels eines Rasengleises vorgesehen ist. Weiterhin ergibt sich in Richtung der Parallelfahrbahn über eine Stützwand eine weitere Abschattungswirkung. Beides wirkt sich lärmindernd aus.

Von Herrn Schmah wird abschließend ergänzt, dass es ein Planfeststellungsverfahren geben wird. Dann gelten die höheren Lärmschutzansprüche der 16. BImSchV. Weiterhin handelt es sich um ein öffentliches Verfahren mit umfangreichen Beteiligungsmöglichkeiten.

c) **Fördermöglichkeiten**

Frage aus der Politik: Wie sieht die aktuelle Förderkulisse aus?

Antwort: Hierzu wird von Herrn Schönefeld geantwortet. In den letzten Jahren gab es über die Konjunkturpakete immer wieder Fördermöglichkeiten im Bereich der

Fahrbahnsanierung. Hierbei war es wichtig schnell reagieren zu können. Kommunen mit entsprechenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan konnten diese daher vorrangig umsetzen. Aus dem Klimaschutzbereich gibt es Fördermöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr. Bei der Straßenbahn wird die Förderkulisse zunehmend schwieriger. Dies betrifft vor allem Netzerweiterungsmaßnahmen sowie die Neubeschaffung von Fahrzeugen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf auf Landes und Bundesebene. In einer Stadt mit Bevölkerungswachstum muss auch das Straßenbahnsystem mitwachsen. Dies ist aktuell kaum möglich. Die Potenziale hinsichtlich eines Ausbaus der Elektromobilität können so nicht abgerufen werden.

Von Herrn Schmäh wird ergänzt, dass für die Bahnstrecken ein Lärmsanierungsprogramm des Bundes existiert. Leider ist die Stadt Potsdam in der Prioritätenliste sehr weit hinten eingeordnet, so dass auf absehbare Zeit keine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wahrscheinlich ist.

d) **Schiffsanleger**

Frage aus der Politik: Ist das Thema der Lärmbelastungen durch die Schiffsmotoren im Bereich der Schiffsanlegestellen ein Thema im Lärmaktionsplan?

Antwort: Von Herrn Schönefeld wird hierzu genantwortet, dass die Thematik Bestandteil der sonstigen Maßnahmen und auch des Maßnahmenkonzeptes der Luftreinhalteplanung ist. Von Herrn Schmäh wird ergänzt, dass teilweise schon Liegeverbote ausgesprochen wurden. Dies hat allerdings teilweise zu Verlagerungseffekten geführt. Das Thema Landstromversorgung ist innerhalb der Stadtverwaltung gerade in Bearbeitung. Für eine Umsetzung bedarf es allerdings hoher finanzieller Aufwendungen.

Aufgestellt: Dresden, den 21.09.2016



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Anlage 13 Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise

zum Abschlussberichtentwurf des „Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam“ vom 27. Oktober 2016

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
1.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Ballungsraumbe- trachtung	Die Betrachtung als Ballungsraum wird begrüßt, diese ermöglicht mit dem Einbezug des Eisenbahnlärms eine gesamtstädtische Betrachtung sämtlichen Lärms im Stadtgebiet. Angesichts der Vielzahl an Lärmquellen und deren Überlagerung sowie dem Niveau der Belastungen insgesamt ist dies dringend geboten.	Statement	kein Änderungsbedarf
2.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Bewertung der Betroffenheitssituation	Es ist zwar nachvollziehbar, dass Lärmschutzmaßnahmen vor allem dort vorzusehen sind, wo erhebliche Belastungen vorliegen und wo sehr viele Bürger von diesen betroffen sind. Allerdings sollte dieser Ansatz nicht ausschließlich verfolgt werden. Denn er vernachlässigt das Recht eines jeden Bürgers auf Lärmschutz sowie die Möglichkeiten zu prüfen, ob lärmindernde Maßnahmen auch dort vorzusehen sind, wo zwar weniger Bürger betroffen sind, aber Maßnahmen greifen können, die vergleichsweise geringeren Aufwand erfordern.	Im Rahmen der Analyse ist eine Differenzierung der Lärmbetroffenheiten sowie die Identifikation von Lärmschwerpunkten eine zentrale Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Das Maßnahmenkonzept enthält jedoch eine Vielzahl von Maßnahmen, welche im Sinne des integrierten Ansatzes in der Fläche wirken und damit gesamtstädtisch zur Lärminderung beitragen sollen.	bereits enthalten
3.	Hinweis 19 Peer Wendt 30.11.2016	Kriterien der Schwerpunktbereiche	Die Kriterien der Auswahl der Schwerpunktbereiche in Anlage 10 erschließt sich nicht. Es sind Straßenabschnitte enthalten, bei denen bereits Maßnahmen realisiert und die Lärm- und Erschütterungsprobleme bereits gelöst worden sind. Andere Straßenabschnitte, wie beispielsweise die Reiherbergstraße zwischen Kuhforter Damm und Karl-Liebknecht-Straße fehlen. Dieser Abschnitt sollte zusätzlich als Schwerpunktbereich aufgenommen werden.	Die Auswahl der in Anlage 10 im Detail beschriebenen Abschnitte erfolgte im Wesentlichen auf Basis der Gesamtbetroffenheiten. Es wurden alle Abschnitte berücksichtigt deren normierte Lärmkennziffer größer als 30 war. Darüber hinaus wurden weitere bekannte Konfliktbereiche, wie z. B. die Autobahnen sowie die Forststraße ergänzt. Die Reiherbergstraße wird auf Basis der gegebenen Bürgerhinweise nunmehr zusätzlich in Anlage 10 integriert.	Hinweis berücksichtigt
4.	Hinweis 18 Anke Hanf 30.11.2016	Schwerpunktbereiche	In Anlage 10 sind Straßenabschnitte enthalten, bei denen bereits Maßnahmen realisiert und die Lärm- und Erschütterungsprobleme bereits gelöst worden sind. Andere Straßenabschnitte, wie beispielsweise die Reiherbergstraße fehlen. Dieser Abschnitt sollte zusätzlich als Schwerpunktbereich aufgenommen werden.	siehe Stellungnahme zu Nr. 3	Hinweis berücksichtigt
5.	Hinweis. 5 anonymer Bürger R.-Breitscheid-	fehlende Gesamtlärmbetrach-	Insgesamt ist festzustellen, dass die einzelne Betrachtung der Lärmquellen nicht realitätsnah ist. Die Betroffenheiten aus mehreren Lärmquellen werden damit nicht angemessen abgebildet. Überdies werden Einzelp-	Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt (LfU, vormals LUGV) zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wer-	Keine Änderungen, Weiterleitung der

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Straße 23.11.2016	tungen	gel, die in der Nacht als besonderes störend empfunden werden, nicht berücksichtigt.	den diese Daten lediglich ausgewertet. Die aktuellen Vorgaben und Verfahren zur Lärmkartierung sehen eine Gesamtlärberechnung und -darstellung genauso wie eine Maximalpegelbetrachtung nicht vor. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurde dieses Problem aber angesprochen. Zudem wurde zumindest eine qualitative Einschätzung zur Überlagerung von Lärmquellen vorgenommen. Die entsprechenden Hinweise zur Notwendigkeit einer Gesamtlärbetrachtung im Rahmen der Kartierung werden an das zuständige LfU weitergeleitet.	Hinweise
6.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Fehlende Gesamtlärbetrachtung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Behandlung der Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch mehrere Lärmquellen wird in vorliegender Form und Inhalt als unzureichend und der Problemlage nicht adäquat angesehen. Auch in den Diagrammen in Abb.28 + 29 ist nicht ausgewiesen, für wie viele Einwohner Mehrfachbelastungen sowie welche Gesamtlärbelastungen bestehen. 2. Als unabdingbare Voraussetzung für eine zielführende Lärmaktionsplanung fordern wir eine summarische, flächenbezogene Gesamtkartierung aller Lärmbelastungen. Das Verfahren LAP sollte bis zur Vorlage der Karten ausgesetzt und dann unter qualifizierteren Voraussetzungen weitergeführt werden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. siehe Stellungnahme zu Nr. 5 2. Auch ohne eine summarische, flächenbezogene Gesamtkartierung aller Lärmbelastungen können die wesentlichen Problem- und Konfliktbereiche in der Regel gut erkannt werden. Ein Aussetzen der Lärmaktionsplanung ist nicht möglich. Diese ist eine kommunale Pflichtaufgabe, deren Durchführung regelmäßig seitens der EU überprüft wird. 	Keine Änderungen
7.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Fehlende Gesamtlärbetrachtung	<p>Um die Einzelbetroffenheiten sowie auch die gesamtstädtische Lärmsituation konkret einschätzen zu können, ist eine Gesamtlärmkarte zu erarbeiten. Diese existiert für den aktuellen LAP nicht. Dieser arbeitet weiter mit den Lärmkartierungen der einzelnen Quellen.</p> <p>Die vor Ort vorliegende Belastungssituation beispielsweise an der Kreuzung Zeppelin-/ Forststraße (Straßen, Straßenbahn- und Schienenlärm wird nicht adäquat wiedergegeben.</p>	siehe Stellungnahme zu Nr. 5	Keine Änderungen
8.	Hinweis 18 Elrita Hobohm 02.12.2016	Gesamtlärbetrachtungen	Zur Umsetzung einer sinnvollen Lärmaktionsplanung ist es wichtig, alle Lärmbelastungen summarisch in einer Gesamtkartierung aufzuzeigen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Karten zu den einzelnen Lärmquellen geben wenig Aufschluss zu den wirklichen Lärmbelastungen aus der Überlagerung aller Lärmquellen. Eine Qualifizierung der Unterlagen ist unbedingt erforderlich und das Verfahren des LAP ist bis zur Vorlage der erforderlichen Karten daher auszusetzen.	siehe Stellungnahme zu Nr. 5 bzw. Stellungnahme zu 6 Punkt 2.	Keine Änderungen

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
9.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Betroffenheitseinschätzung	Zu bemängeln ist, dass der Focus von Erhebung und Bewertung vornehmlich auf Gebäuden und deren Bewohner liegt. Dagegen bezieht sich die EU-Umgebungslärmrichtlinie gezielt auch auf die Verbesserung der Situation in Aufenthaltsbereichen außerhalb von Gebäuden. Potsdam ist in weiten Bereichen von solchen Strukturen geprägt; Aussagen und Bewertung entsprechender Betroffenheiten fehlen jedoch weitgehend. Auch von daher sind die in den jeweiligen Kapiteln bezifferten Betroffenheiten unvollständig und beschreiben nicht die tatsächlichen Betroffenheiten gem. den Zielen des LAP.	Natürlich sind neben den Einwohner auch andere städtische Nutzungen betroffen. Diesen wird im Rahmen der Lärminderungsstrategie u. a. mit dem integrierten Ansatz Rechnung getragen. Eine Vielzahl der im Konzept enthaltenen Maßnahmen zielt entsprechend auf eine gesamtstädtische Lärminderung in der Fläche.	Keine Änderungen
10.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Erholungsflächen	Es werden keine Aussagen und Bewertungen zu den Belastungen der Gärten und Außenbereiche in ihrer Funktion als Erholungsflächen vorgenommen. Dabei bezieht sich die EU-Umgebungslärmrichtlinie gezielt auch auf die Verbesserung der Situation in Aufenthaltsbereichen außerhalb von Gebäuden. Erhebung und Bewertung entsprechender Flächen und deren Lärmbetroffenheiten fehlen jedoch im vorliegenden Entwurf. Auch von daher sind die in den jeweiligen Kapiteln bezifferten Betroffenheiten unvollständig und beschreiben nicht die tatsächlichen Betroffenheiten gem. den LAP-Zielen.	siehe Stellungnahme zu Nr. 9	Keine Änderungen
11.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Lärmkarten Straßenlärm	Hinsichtlich der Ermittlung der Lärmkarten für den Straßenverkehr ist zu bemängeln: <ol style="list-style-type: none"> 1. Berechnung anhand der Verkehrszahlen 2012, obwohl der Verkehr seitdem weiter zugenommen hat. 2. Berechnung der Lärmwerte anhand der zulässigen Maximalgeschwindigkeiten, obwohl die tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten (stundengenau) zur Verfügung stehen. 3. Berechnung mit unrealistischen Lastverkehrs-Anteile am Gesamtverkehr. (Beispiel Forststraße als Teil des Lkw-Führungskonzeptes mit lediglich 5%, Diese werden jedoch allein mit Linienbus- und BW-Fahrschulverkehr nahezu ausgeschöpft). 4. Überlagerungen der Lärmpegel im Kreuzungsbereich werden nicht berücksichtigt. 	Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Lärmkartierung durch das Landesamt für Umwelt (LfU, vormals LUGV) zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden diese Daten lediglich ausgewertet. <ol style="list-style-type: none"> 1. Die zugrunde liegende Lärmkartierung stammte aus dem Jahr 2012. Aktuellere Kartierungsdaten lagen nicht vor. 2. Im Rahmen der flächendeckenden Kartierung ist die Verwendung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten üblich. Die genannten Informationen liegen lediglich punktuell und nicht flächendeckend vor. 3. Die Berechnungen erfolgen anhand der zum Kartierungszeitpunkt vorliegenden Zählraten. Im Rahmen der durch das LfU zur Verfügung gestellten Kartierung aus dem Jahr 2012 wurde für die Forststraße mit einem Schwerverkehrsanteil von 5,5 % gerechnet. 4. Die aus der Überlagerung der Verkehrsmengen zweier Straßen entstehenden Überlagerungs- und Verstärkungseffekte werden bei den Berechnungen berücksich- 	kein Änderungsbedarf

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
				tigt. Allerdings werden im EU-Berechnungsverfahren keine Knotenpunktzuschläge für Anfahr- und Bremsvorgänge einbezogen.	
12.	Hinweis 14 Susanne und Rouven Krone 02.12.2016	Lärmkarten Straßenlärm	Die angegebenen Mittelungspegel sind rein theoretische Werte und spiegeln die tatsächlichen Auswirkungen nicht wider. Grundlage bildet die zulässige Höchstgeschwindigkeit, nicht aber die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des Verkehrs. Außerdem findet im Hinblick auf die Fahrbahnoberfläche lediglich der verbaute Stoff, nicht aber der Zustand der Fahrbahnoberfläche Eingang in die Berechnung.	siehe Stellungnahme zu Nr. 11 Hinsichtlich der Fahrbahnbefestigung ist ergänzend festzustellen, dass bei der Priorisierung der Maßnahmen der Oberflächenzustand berücksichtigt wird.	kein Änderungsbedarf
13.	Hinweis 18 Elrita Hobohm 02.12.2016	Datengrundlage	Die aus dem Jahr 2012 herangezogenen Daten zur Ermittlung der Lärmkarten Straßenverkehr werden der aktuellen und zukünftigen (voraussehbaren) Situation nicht mehr gerecht. Der Verkehr hat seit 2012 deutlich zugenommen. Hinzu kommen im Bereich Golm / Eiche auch in den kommenden Jahren zusätzliche Baustellenverkehre durch verschiedene Neubauvorhaben.	siehe Stellungnahme zu Nr. 11	kein Änderungsbedarf
14.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Lärmkennziffern Schienenverkehr	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Lärmkarten Eisenbahnverkehr zeigen eindrücklich auf, in welchem Ausmaß Potsdam und insbesondere der Westen der Stadt vom Eisenbahnlärm betroffen ist. 2. Wenig glaubhaft erscheinen uns die abgeleiteten Darstellungen von Fassadenpunkten in den Abb. 14 und 15. Es ist unklar, worum es sich handelt und welche Rahmenbedingungen (Gebäudehöhe, Dämmung) hier einbezogen sind. Zahlreiche höchst exponierte, mehrgeschossige Wohngebäude bleiben ohne Messpunkt (z. B. Forststr./Zeppelinstr.) und bei Einzelhausbebauung mit weiten Lücken fehlen die Gebäude der gegenüberliegenden Straßenseite (z. B. Westseite Sonnenlandstraße, Reiherbergstr./Bahn). Sinn und Werte der Fassadenpunktberechnung bedürfen deutlicherer Erläuterung, der Nachkontrolle und Ergänzung in den angesprochenen Bereichen. Die Inhalte der Abb.14 + 15 müssen so dargestellt werden, dass Anlieger der Problembereiche ihre Betroffenheit im Einzelnen zweifelsfrei erkennen können. 3. Keine Erwähnung finden die nächtlichen Lärmbelastungen im Umfeld der Bahnhöfe (Ein- und Abfahrt, Lautsprecherdurchsagen). Lärmbelastungen aus Bahnhofsbetrieb müssen einbezogen werden. 4. Betroffenheiten der Aufenthaltsbereiche im Freien müssen verifiziert 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statement 2. In den entsprechenden Abbildungen sind lediglich die Gebäude mit Ihren Fassadenpunkten dargestellt, für welche die jeweils angegebenen Lärmpegel überschritten werden. Alle anderen Fassadenpunkte wurden ausgeblendet, sind jedoch berechnet und vorhanden. Die Darstellung soll dazu dienen, die besonders stark betroffenen Bereiche identifizieren zu können. Die Gesamtbetroffenheiten können gut aus den Lärmkarten abgeleitet werden. Die Fassadenpunktberechnung erfolgte im Rahmen der Lärmkartierung durch das LfU nach den Vorgaben der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung von Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“. Diese bildet die Grundlage für die Meldung der Betroffenheiten gegenüber der EU. Die Erläuterungen zu den Fassadenpunkten werden hinsichtlich ihrer Verständlichkeit nochmals überprüft. 3. Entsprechende Lärmbelastungen werden im Berechnungsverfahren nicht konkret berücksichtigt. Allerdings 	Hinweise teilweise berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			werden. Die Erholung und Freizeitgestaltung stellt einen wesentlichen Faktor der Stadtqualität Potsdams dar, den es zu schützen und wiederherzustellen gilt. Eine entsprechende Korrektur der Tab.6: Betroffene der Problembereiche Schienenlärm ist erforderlich.	ergibt sich ein Ausgleich, da gemäß Berechnungsverfahren die Züge mit Streckengeschwindigkeit durch den Bahnhof durchfahren und nicht wie real langsamer und damit leiser werden. 4. Eine konkrete Bezifferung der entsprechenden Belastungen ist nicht möglich. Zu den generellen Beeinträchtigung der Aufenthaltsbereiche durch den Schienenlärm wird eine Ergänzung im Text vorgenommen.	
15.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Lärmkennziffern Schienenverkehr	<ol style="list-style-type: none"> Die Berechnung der längennormierten Lärmkennziffern des LAP ist nicht nachvollziehbar. Die Sonnenlandstraße verläuft parallel zur Bahnstrecke Potsdam-Caputh, hat eine definierte Länge und Anzahl von Häusern. Was wird da normiert? Die Berechnung der Fassadenpunkte des LAP ist nicht nachvollziehbar. Es ist nicht erkennbar, auf welches Geschoss sich diese beziehen bzw. ob die Dämmung Berücksichtigung findet. Im Bereich Forststraße / Sonnenlandstraße sind nur wenige Fassadenpunkte zu erkennen. Dies geht an der Realität vorbei. 	<ol style="list-style-type: none"> Die Normierung bezieht sich auf die jeweilige Streckenlänge, für welche die Betroffenheiten summiert worden sind. Ohne Normierung ist eine objektive Vergleichbarkeit des Betroffenheitsniveaus zwischen unterschiedlichen Abschnitten nicht möglich. siehe Stellungnahme zu Nr. 14 - Punkt 2 Die Fassadenpunkte wurden auf Basis der Lärmkartierung des EBA vorgenommen. Diese basieren auf den zum Kartierungszeitpunkt zu verzeichnenden Streckenbelegungen. 	Keine Änderungen
16.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Zusammenhang Lärm und Erschütterungen	Der enge Zusammenhang zwischen Lärm und erheblichen Erschütterungen wird nicht weiter behandelt. Dabei ist bekannt, dass Erschütterungen die Lärmwirkungen (Immissionen) für Betroffene massiv verstärken. Speziell bei der Aggregation der Lärmwerte verschiedener Quellen bedarf es hierzu einer zusätzlichen Wichtung.	Lärm und Erschütterungen stehen in engem Zusammenhang, besitzen jedoch keine direkte Abhängigkeit. Entsprechend kann aus hohen Lärmwerten nicht automatisch eine hohe Erschütterungsbelastung abgeleitet werden. Diese ist abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren (Untergrund, Oberflächenbefestigung, Bbauungsabstand, etc.) Entsprechend ist eine detaillierte Betrachtung von Erschütterungen in der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen bzw. möglich. An geeigneten Stellen werden zusätzliche Hinweise zu den parallelen Erschütterungsbelastungen im Bericht ergänzt.	Hinweise teilweise berücksichtigt
17.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Erschütterungen	Sowohl beim Straßen- als auch beim Schienenlärm werden die Erschütterungen nicht berücksichtigt.	siehe Stellungnahmen zu Nr. 16	Hinweise teilweise berücksichtigt
18.	Hinweis 19	Erschütterungen	Die Erschütterungen durch den Straßenverkehr sind aufgrund des entste-	siehe Stellungnahmen zu Nr. 16	Hinweise

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Peer Wendt 30.11.2016	rungen	henden Körperschalles genauso zu berücksichtigen, wie die durch Luftschall übertragenen Lärmemissionen.		teilweise berücksichtigt
19.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Erfolg der bisherigen Lärmaktionsplanung	Es werden zwar zahlreiche bereits durchgeführten Planungen und realisierte Maßnahmen aufgezählt, ein Nachweis zur effektiven Reduktion des gesamtstädtischen Lärms fehlt jedoch. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollte eine Bilanz der gesamtstädtischen Lärmentwicklung erstellt werden. Die Ursachen mangelnden Lärminderungserfolges sind zu benennen. Daraus können sich entscheidende Hinweise für weitere Planungsansätze ergeben.	Die geforderte Bilanzierung der erreichten Lärminderungseffekte ist im Lärmaktionsplan bereits enthalten. In den Abbildungen 8 und 9 werden die aktuellen Betroffenheiten mit denen des Lärmaktionsplans 2011 verglichen. Es zeigt sich eine deutliche Verringerung der Betroffenheiten in den gesundheitsrelevanten Pegelklassen.	bereits enthalten
20.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Planungsthesen	Um eine zügige und zeitnahe Reduktion der Lärmbelastungen erreichen zu können, sollte eine weitere ergänzende These auf die städtischen Handlungsfelder beim Straßenverkehr fokussiert werden: a) „Im Straßenverkehr müssen zentrale Reduktionsbeiträge geleistet werden, um insbesondere die kurzfristig nicht zu reduzierenden Lärmlasten aus dem Eisenbahnverkehr zu mildern.“ b) „Jede Verkehrsart hat sich der Aufgabe der Reduktion der Gesamtlast unterzuordnen.“	Die mit dem Thesenvorschlag b) formulierten Themen sind bereits in These 1 (Zielstellung sollte sein, die Gesamtlärmbelastungen im Stadtgebiet zu reduzieren, d. h. eine Minderung bei allen Lärmquellen anzustreben.) enthalten. Bezüglich Thesenvorschlag a) ist festzustellen, dass für alle Lärmarten die maximalen Minderungspotenziale ausgeschöpft werden sollten (siehe These 1) und damit eine Kompensation über andere Lärmquellen nicht zielführend bzw. möglich ist.	Keine Änderungen
21.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Ruhige Gebiete	1. Unter dem Titel "Ruhige Gebiete" wurde de facto ein gesamtstädtisches Konzept von Ruhe- und Lärmzonen entworfen, ohne dieses jedoch als solches heraus zu stellen. Als Leitbild kamen dabei großstädtische Räume und Agglomerationen zur Anwendung, die für Potsdam nicht zutreffen sind. 2. Es wird keine gesamtstädtische Planungsstrategie zur Sicherung und Minimierung des Lärms in der Fläche oder in schutzbedürftigen Flächennutzungen konzipiert. Vielmehr wird pragmatisch und unverbindlich der Status quo der Lärmbelastungsarten wiedergegeben und zum Plan erhoben. Für die Lärmbereiche werden keine Ziellärmwerte benannt. Es ist untragbar, den gesamten Westen Potsdams incl. Golm, große Teile Babelsbergs, große Teile des Weltkulturerbes (Neues Palais, Park Sanssouci, Schloß Lindstedt, Lindenallee, Teile von Park Babelsberg), den Unicampus Neues Palais, den Wildpark usw. ohne Zielvorgaben einfach dem gegebenen Lärm zu überlassen. 3. Im Wildpark, formal als Erholungswald ausgewiesen und Teil des Weltkulturerbes sind keine Flächen ausgewiesen. Die Karten des	1. Die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ ist in Ballungsgebieten eine verpflichtende Aufgabe der Lärmaktionsplanung. In der Umgebungslärmrichtlinie ist ein ruhiges Gebiet als „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem bspw. der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt.“ Diese Vorgabe wurde im Rahmen des LAP Potsdam umgesetzt und ausführlich erläutert. Da auf Bundesebene keine Lärmzielwerte vorlagen, wurden diese durch die zuständige Behörde, die Landeshauptstadt Potsdam nach einer Literaturrecherche festgesetzt. Dieses Vorgehen ist üblich. 2. Die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ bezieht sich in der Regel immer auf den Ist-Zustand. Die Schaffung neuer und Ausweitung bestehender Ruhebereiche ist dennoch Ziel der Lärmaktionsplanung. Die entsprechenden Formulierungen werden nochmals geprüft und ggf.	Hinweise teilweise berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			<p>EBA weisen aber sowohl im Bereich nordöstlich der Bahn, wie südwestlich der Bahnlinie Flächen im Umfang von >120 bzw. >150 ha aus, die den Schwellwert 55 dB(A) unterschreiten. Da der Wildpark erhebliche Bedeutung für die Erholungsnutzung der umliegenden Stadtgebiete, aber auch für den Tourismus hat, steht ein Ausweisungserfordernis außer Frage.</p> <p>4. Die Zielstellung Funktionsteilung Wohnen - Erholung – Arbeiten / Gewerbe widerspricht den bisherigen städtischen Leitzielen.</p> <p>5. Mit dem Bild großstädtischer Blockrandbebauung im Hinterkopf wird vorgeschlagen, Wohngebiete nicht als Ruhige Gebiete auszuweisen. Wohngebiete gem. geltendem FNP sollten als Ruhige Gebiete - Typ 3 - aufgenommen und mit dem planerischen Lärmgrenzwert gem. der 16. BImSchV qualifiziert werden.</p> <p>6. Aufgrund fehlender Informationen aus der Lärmkartierung wird hilfsweise ein Schwellwert von 55 dB(A) angesetzt. Es mangelt an einer Gesamtkartierung der Summen aller Lärmquellen und Lärmschwellbereiche für die regelgerechte Flächenbestimmung. Das LAP-Verfahren sollte bis zur Vorlage einer Gesamtkartierung ausgesetzt und dann unter qualifizierteren Voraussetzungen weitergeführt werden.</p> <p>7. Die Anlage 9 soll durch eine echte, inhaltliche Plankarte ersetzt werden. Diese sollte im Sinne eines ordentlichen Fachplans, in der alle flächen- und nutzungsbezogenen Zielvorgaben (Lärmgrenzwerte), Festlegungen, Problem- und Aktionsbereiche übersichtlich dargestellt sein. Die Flächennutzung Wohnen ist mit Zielwertvorgaben aufzunehmen.</p>	<p>ergänzt.</p> <p>3. Die genannten Bereiche sind nahezu vollständig von Bahnlärm über 55 dB(A) ganztags betroffen. Eine Ausweisung als ruhiges Gebiet ist entsprechend nicht möglich.</p> <p>4. Die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ hat keine Funktionsteilung zum Ziel. Vielmehr sollen ruhige Bereiche im Stadtgebiet gekennzeichnet und vor einer Lärmzunahme geschützt werden, um für die Betroffenen in den Hot-Spot-Bereichen Erholungs- und Ausgleichsmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld der Wohnstandorte zu ermöglichen.</p> <p>5. Im Erläuterungsbericht wird umfangreich beschrieben, warum eine Ausweisung von ruhigen Gebieten in Wohnbereichen nicht zielführend und daher eher unüblich ist. Bereits durch den Erschließungsverkehr sind vielfach zu hohe Lärmpegel vorhanden. Parallel wird mit den bereits im Bericht enthaltenen Erläuterungen auf die hohe Bedeutung sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung eines möglichst ruhigen Wohnumfeldes eingegangen.</p> <p>6. Die Notwendigkeit einer Ausdehnung der Kartierung auf den Pegelbereich zwischen 45 und 55 dB(A) wird an das zuständige LfU weiterkommuniziert. Ein Aussetzen der Lärmaktionsplanung ist nicht möglich. Diese ist eine kommunale Pflichtaufgabe, deren Durchführung regelmäßig seitens der EU überprüft wird.</p> <p>Die Darstellung in Anlage 9 entspricht den Anforderungen zur Definition ruhiger Gebiete.</p>	
22.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Ruhige Gebiete	<p>1. Die Ausführungen Bürgerinitiative „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“ (Hinweis 13) werden unterstützt. Dies betrifft insbesondere die Ausführungen unter Nr. 21 und 37</p> <p>2. Die Siedlung Sonnenland wurde 1924 - 28 mit Unterstützung der Stadtverwaltung unter dem Slogan "gesunde Wohnweise in Ruhe, Licht und Sonne" als Gartenstadtsiedlung gegründet. Nach der Wende bestätigte die Verwaltung Potsdams den Wert der Siedlung durch</p>	<p>1. siehe Stellungnahmen zu Hinweis 13</p> <p>2. Auch speziell für die Siedlung Sonnenland ist auf die allgemeine Stellungnahme zur Berücksichtigung von Wohngebieten bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu verweisen (siehe Punkt 5 in der Stellungnahmen zu Nr. 21).</p>	Keine Änderungen

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			denkmalrechtliche Unterschutzstellung. Darin einbezogen sind auch zugehörige Garten- und Freiflächen. Damit könnte die Siedlung Sonnenland bereits als erstes Ruhiges Gebiet Typ Wohnen gelten.		
23.	Hinweis 6 Nachbarschaftsinitiative Am Neuen Garten zu Potsdam e. V. 28.11.2016	Lärmverursacher	<ol style="list-style-type: none"> Die Hauptverursacher des stark belästigenden Verkehrslärms sind vor allem sämtliche Fahrzeuge mit großen, meist völlig veralteten Dieselmotoren. Diese sind zudem noch für den Hauptausstoß an schädlichem Abgas und Feinstaub verantwortlich. Dazu gehören in erster Linie die Flotten von Touristenbussen in Potsdam, LKWs sowie unzählige Lieferfahrzeuge diverser Logistikunternehmen in wachsender Zahl. Außerdem sämtliche Busse des ÖPNV und Fahrzeuge städtischer Betriebe. Es ist eine rasche Umsetzung der Elektromobilität insbesondere beim ÖPNV und städtischer Fahrzeuge erforderlich. In Wohnvierteln sind Durchfahrverbote für Reisebusse notwendig. Im Lärmaktionsplan fanden Reisebusse nicht mit einer Zeile als starke Lärmquelle Erwähnung! Lärmgutachten konnten an Kumulationspunkten von Reisebusverkehr in Potsdam erhebliche Werte von bis zu 90 dB/A dokumentieren. Diese ergeben sich teilweise auch dadurch, dass die Motoren im Stand laufengelassen werden. 	<ol style="list-style-type: none"> Der Schwerverkehr ist ein wesentlicher Mitverursacher des Straßenverkehrslärms. Hauptursache sind jedoch in der Regel die hohen Gesamtverkehrsaufkommen. Darüber hinaus bilden die Motorengeräusche ebenfalls nur ein Teil des Problems. Wesentliche Lärmbelastungen werden auch durch die Rollgeräusche verursacht. Entsprechende Hinweise zur Förderung der Elektromobilität sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes. Ein generelles Verbot von Reisebussen in Wohnvierteln ist nicht umsetzbar. Es ist jeweils im konkreten Einzelfall abzuwägen, ob derartige Beschränkungen notwendig, sinnvoll und verkehrsrechtlich begründbar sind. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde vorrangig der fließende Verkehr betrachtet. Allgemeine Hinweise zum Reisebusverkehr werden bei den sonstigen Maßnahmen integriert. 	Hinweise teilweise berücksichtigt
24.	Hinweis 5 anonymer Bürger R.-Breitscheid-Straße 23.11.2016	Schienenlärm	Der Schienenlärm sowie die Erschütterungen vor allem durch die schweren Güterzüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr sind besonders störend. Der Güterverkehr auf der Strecke in Potsdam-Babelsberg sollte generell verboten werden.	Die hohe Betroffenheitssituation durch den Schienenverkehr im Bereich Potsdam Babelsberg ist bekannt und spiegelt sich auch in den Analysen des Lärmaktionsplanes wider. Ein Verbot des Schienengüterverkehrs auf bestehenden Strecken ist leider nicht möglich.	Keine Änderungen
25.	Hinweis 8 anonymer Bürger 29.11.2016	Schienenlärm	Als Alternative zu Schallschutzwänden an Bahnstrecken sollte beispielsweise auch eine bessere Gleispufferung zur Schallabsorbierung mit aufgenommen werden.	Hinweise zu entsprechenden Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Allerdings obliegt eine Abwägung und Umsetzung von Maßnahmen der DB AG. Angesichts der Einordnung in der Prioritätenliste für die Lärmsanierung ist zeitnah nicht mit einer Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen bei der Bahn zu rechnen.	bereits enthalten
26.	Hinweis 21 Annegret Mörke 11.2016	Schienenlärm	Auf die erforderliche Wohnruhe in der Geschwister-Scholl-Straße wird keine Rücksicht genommen. Die Züge fahren dicht an den Häusern vorbei. Besonders störend ist die Situation nachts sowie durch die langen	Die hohe Betroffenheitssituation durch den Schienenverkehr im Bereich Potsdam Charlottenhof ist bekannt und spiegelt sich auch in den Analysen des Lärmaktionsplanes wieder.	bereits enthalten

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			Güterzüge. Seitens der DB wurde keine Schallschutzwand errichtet. Es gibt auch keinen Baumbestand. Dieses Problem sollte in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.	Die Hinweise zur Notwendigkeit von Lärminderungsmaßnahmen an den Bahnstrecken sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Allerdings obliegt eine Abwägung und Umsetzung von Maßnahmen der DB AG. Angesichts der Einordnung in der Prioritätenliste für die Lärmsanierung ist zeitnah nicht mit einer Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen bei der Bahn zu rechnen.	
27.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Schienenlärm	Die Stadt Potsdam muss dringend darauf hinwirken, dass die DB im Verlauf der Strecke Potsdam-Caputh Lärmschutzmaßnahmen am Gleiskörper errichtet. Ebenso sind Lärmschutzmaßnahmen am Berliner Außenring, insbesondere am Templiner Bahndamm und deren Havelbrücke, dringend erforderlich.	Für bestehende Bahnstrecken besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Diese können hier lediglich im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden. Es ist zudem fraglich, ob alle genannten Abschnitte die Anforderungen der Lärmsanierung erfüllen.	Keine Änderungen
28.	Hinweis 19 Peer Wendt 30.11.2016	Schienenlärm	Im Zuge des Berliner Außenringes entsteht durch den Güterverkehr sehr starker Lärm. Aufgrund von Überholungen wird im Bereich der Ortslage u. a. stark abgebremst bzw. beschleunigt. Die Strecke befindet sich teilweise erhöht in Dammlage. Es gibt Verstärkungseffekte durch die Reflexionen an Gebäuden. Die Nachtruhe sowie die Kommunikationsmöglichkeiten sind erheblich eingeschränkt. Wünschenswert wäre eine konstruktive Verständigung zwischen der Stadt Potsdam und der DB zur baldmöglichen Installation eines zeitgemäßen Lärmschutzes in Golm.	Die hohe Betroffenheitssituation durch den Schienenverkehr im Bereich Golm ist bekannt und spiegelt sich auch in den Analysen des Lärmaktionsplanes wider. Die Hinweise zur Notwendigkeit von Lärminderungsmaßnahmen an den Bahnstrecken sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Allerdings obliegt eine Abwägung und Umsetzung von Maßnahmen der DB AG. Angesichts der Einordnung in der Prioritätenliste für die Lärmsanierung ist zeitnah nicht mit einer Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen bei der Bahn zu rechnen.	bereits enthalten
29.	Hinweis 5 anonymer Bürger R.-Breitscheid-Straße 23.11.2016	Gewerbelärm	Das in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche „Happy Hour“ besitzt für den Zeitraum zwischen April und Oktober eine Genehmigung für eine Außenterrasse. Teilweise wird hier bis morgens um 3 Uhr gefeiert. Im Interesse der Anwohner sollte die Nutzung der Außenterrasse zeitlich begrenzt (z.B. bis 22.00 Uhr) und dies auch regelmäßig kontrolliert werden.	Diese Thematik ist nicht Belang der Lärmaktionsplanung. Die Hinweise werden an die zuständigen Mitarbeiter innerhalb der Stadtverwaltung zwecks Bearbeitung und Prüfung weitergeleitet.	Weiterleitung der Hinweise
30.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Gewerbelärm	Im Sinne der Lärminderung sollte darauf hingewirkt werden, dass im Bereich der Gewerbestandorte in Satzkorn eine Auskleidung der Schurren von Brech- und Klassieranlagen sowie Umrüstung der Radlader auf geeignete Signalanlagen beim Rückwärtsfahren erfolgt.	Derartige Maßnahmen wären zur Reduzierung der Belästigungen im Umfeld sinnvoll. Eine rechtliche Handhabe zur Verpflichtung der Unternehmen zur Umsetzung besteht für die Stadt Potsdam nicht. Die Maßnahmen werden als Empfehlung bei den sonstigen Maßnahmen mit integriert.	Hinweise berücksichtigt
31.	Hinweis 14 Susanne und	Lkw-Führungs-	1. Entgegen der Vermutung des Lkw-Führungskonzeptes ist vor allem durch den Wissenschaftsstandort Golm auch zukünftig von einer Er-	1. Die Verkehrsprognose des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr zeigt, dass bei Umsetzung der Maßnahmen ei-	Keine Änderungen

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Rouven Krone 02.12.2016	konzept / Verkehrsbeschränkungen	<p>höhung der Verkehrsbelastungen in der Ortslage Grube auszugehen.</p> <p>2. Die Argumentation im Lkw-Führungskonzept, dass eine Ermächtigungsgrundlage für eine Verkehrsbeschränkung im Ortsteil Grube nur zur Verhütung außerordentlicher Straßenschäden gegeben wäre, ist falsch. Über den § 45 StVO bestehen weitere Ermächtigungsgrundlagen.</p> <p>3. Auch die Ablehnung entsprechender Verkehrsbeschränkungen aufgrund der der Verkehrsbedeutung der Wublitzstraße als Autobahnzubringer wird der Pflicht zur ordnungsgemäßen Abwägung der betroffenen Rechtsgüter nicht gerecht.</p> <p>4. Die Straßenverkehrsbehörden sind berechtigt, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus verschiedensten Gründen vorzunehmen (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Erhebliche veränderte Auswirkungen durch die Maut).</p>	<p>ner nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Grube der Kfz-Verkehr nicht wesentlich zunimmt. Eine Überprüfung der Tendenz wird künftig erforderlich sein.</p> <p>2. Es ist grundsätzlich richtig, dass neben dem Straßenzustand weitere Ermächtigungsgrundlagen für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen bestehen. Die Ausführungen im Lkw-Führungskonzept beinhalten jedoch bereits eine Bewertung der entsprechenden anderen Grundlagenkriterien.</p> <p>3. Die Bedeutung als Autobahnzubringer bildet eines von mehreren Kriterien, welches im Rahmen der Abwägung und ermessensgerechten Einzelfallentscheidung anhand der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen ist, jedoch nicht das einzige.</p> <p>4. Grundsätzlich ist es richtig, dass derartige Möglichkeiten bestehen. Die jeweiligen Beeinträchtigungen sind allerdings jeweils im Einzelfall mit den Nutzungsanforderungen des Kfz-Verkehrs sowie den mit den Verkehrsbeschränkungen verbundenen Auswirkungen abzuwägen.</p>	rungen
32.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Reduzierung des Gesamtschwerverkehrsaufkommens	Die Ausführungen dieses Kapitels zur Reduzierung des Gesamtschwerverkehrsaufkommens sind mit Nachdruck zu unterstreichen. Ergänzend sollten auch die betroffenen Straßenabschnitte genannt werden, in denen das LKW-Führungskonzept die Hauptproblembereiche zusätzlich belastet. Das Führungskonzept sollte hierzu Alternativrouten und sowie insbesondere Möglichkeiten der Aufkommensreduzierung entwickeln.	Statement	kein Änderungsbedarf
33.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Lkw-Führungskonzept	Die Forststraße und Straße Am Neuen Palais sind Teil des Netzes im LKW-Führungskonzept Potsdams. Damit trägt der Lastverkehr maßgeblich zur Lärm- und Erschütterungsbelastung dieser Problembereiche bei. Eine Überarbeitung des LKW-Führungskonzeptes sollte hierzu Alternativrouten sowie insbesondere Möglichkeiten der Aufkommensreduzierung entwickeln.	Entsprechende Zielstellungen sind im Kapitel Reduzierung des Gesamtschwerverkehrsaufkommens bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.	bereits enthalten
34.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West	umweltorientierten Verkehrssteuerung	Die Weiterentwicklung der umweltorientierten Verkehrssteuerung zum gesamtstädtisch nachhaltigen Verkehrsmanagement ist zu begrüßen. Hierzu sollte aus der Lärmaktionsplanung zusätzliche Hinweise und Prioritäten beige-steuert werden.	Im Rahmen der Weiterentwicklung der umweltorientierten Verkehrssteuerung zum gesamtstädtisch nachhaltigen Verkehrsmanagement erfolgt sowohl eine Einbindung der Umweltbehörden auf Stadt- als auch auf Landesebene. Damit ist	Keine Änderungen

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	01.12.2016			eine gute Berücksichtigung der Aspekte der Lärminderung und Luftreinhaltung gesichert. Eine weitere Vertiefung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nicht zielführend bzw. möglich.	
35.	Hinweis 8 anonymer Bürger 29.11.2016	Geschwindigkeitsüberwachung	Die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hauptstraßennetz sollten stärker überwacht werden.	Eine Ausweitung der Verkehrsüberwachung ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes. Allerdings müssen hierfür (Geschwindigkeitsüberwachung aus Lärmschutzgründen) auf Landesebene erst die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.	bereits enthalten
36.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen 30.11.2016	Geschwindigkeitsüberwachung	Angesichts des derzeitigen Geschwindigkeitsniveaus und Verkehrsverhaltens in der Forststraße sind hier Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen aus Gründen der Lärminderung und Luftreinhaltung dringend geboten. Zusätzlich sollte mit sog. Motivanzeigen auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen werden.	siehe Stellungnahme zu Nr. 35	bereits enthalten
37.	Hinweis 13 Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West 01.12.2016	Geschwindigkeitsbegrenzungen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden in der Verwaltungspraxis überzogen ausgelegt. 2. Im Juni wurde durch die Bundesregierung erklärt, dass sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern die Hürden zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen reduziert werden sollen. 3. Im gesamten Stadtgebiet sollte flächendeckend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h sowie auf 30 km/h bei Vorliegen weiterer lärmrelevanter und anderer Gründe erfolgen. 4. Durch Mitarbeiterschulung und Rechtsberatung sollte die restriktive und behindernde Praxis mehr auf das Bürgerwohl ausgerichtet werden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In Potsdam sind bereits eine Vielzahl von Geschwindigkeitsbegrenzungen auch im Hauptnetz realisiert worden. Grundlage war jeweils die erforderliche Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde. Hierbei sind die geltenden Vorschriften und Richtlinien zu berücksichtigen. Wenn die Rahmenbedingungen für entsprechende Verkehrsbeschränkungen gegeben waren, wurden diese in der Regel auch umgesetzt. 2. Die Ausführungen beziehen sich auf vereinfachte Regelungen im Bereich von Schulen, Kitas, Krankenhäusern etc. und stehen nicht explizit im Zusammenhang mit dem Lärmschutz. 3. Eine derartige Regelung ist unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. 4. Die zuständigen Mitarbeiter nehmen regelmäßig an Schulungen zu aktuellen Themen sowie zu den gesetzlichen Rahmenbedingungen teil. Die Restriktionen liegen auf der übergeordneten Ebene beim Gesetzgeber. 	Keine Änderungen
38.	Hinweis 16 Klaus-Emil Petersen	Geschwindigkeitsbe-	Aufgrund der hohen Gesamtbelastungen an Lärm, unter dem der südliche Bereich Forststraße, die Sonnenlandstraße und der Westabschnitt Im Bo-	Die Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für den südlichen Abschnitt der Forststraße ist bereits Bestandteil des	bereits Bestandteil

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	sen 30.11.2016	grenzungen	gen leiden, sind hier kurzfristig wirksame Minderungsmaßnahmen notwendig. Entsprechend sollte im Zuge der Forststraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h umgesetzt werden.	Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.	
39.	Hinweis 2 Rolf Sterzel 15.11.2016	Ortsteil Grube	<ol style="list-style-type: none"> Die Verknüpfung der Diskussion eines Wegfalls der BAB-Anschlussstelle Leest mit dem geplanten Autobahnausbau ist nicht zwingend erforderlich. Der Autobahnausbau ist keine Voraussetzung hierfür. Die Feststellung, dass eine Sperrung der Ortslage Grube für den Schwerverkehr angesichts der Landesstraßen- sowie der Erschließungsfunktion für die Insel Töplitz nur schwer verkehrsrechtlich durchsetzbar ist, wird nicht geteilt. Bei der Abwägung ist die Landesstraßen- oder BAB-Zubringerfunktion nicht grundsätzlich vorrangig vor dem Gesundheits- und Eigentumsschutz der Anwohner. Die Versorgung von Töplitz ist über die BAB 10 problemlos möglich. Die Anwohnerbetroffenheiten im Zuge der Alternativverbindung über die B 273 zwischen Hugstraße und Ortsausgang sind gering und zu vernachlässigen. Zudem besteht hier ein größerer Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn. Die zu erwartende Verschärfung der Bestandssituation (Neubau-maßnahmen L 902, Neubau Wublitzbrücke mit Wegfall der Gewichtsbegrenzungen, Mautausweitung auf alle Bundesstraßen) bleibt unberücksichtigt. 	<ol style="list-style-type: none"> Die Formulierung wurde entsprechend verallgemeinert bzw. angepasst. Es hat eine Abwägung aller Belange zu erfolgen. Angesichts der besonderen örtlichen Gegebenheiten ist eine Umsetzung entsprechender Beschränkungen aus gutachterlicher Sicht als schwierig einzuschätzen. Voraussetzung für die Nutzung der Autobahn ist eine Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h. Damit ist allein über die BAB 10 eine Erschließung der Insel Töplitz nicht für alle motorisierten Fahrzeuge gewährleistet. Dies gilt im Übrigen auch für allgemeine Tonnagebeschränkungen. Im Zuge der Alternativroute zwischen Golm und BAB 10 sind in der Mitschurinstraße, Hugstraße und Rückertstraße ebenfalls potenzielle Anwohnerbetroffenheiten vorhanden, welche es im Rahmen der Abwägung potenzieller Maßnahmen zu berücksichtigen gilt. Für den Bereich Grube wurden im Rahmen des Lärmaktionsplanes vertiefende verkehrsplanerische Untersuchungen angeregt, bei denen die entsprechenden Aspekte berücksichtigt werden können. 	Hinweise teilweise berücksichtigt
40.	Hinweis 23 Dr. Markus Abel 15.11.2016	Ortsteil Grube	<ol style="list-style-type: none"> Die Verknüpfung der Diskussion eines Wegfalls der BAB-Anschlussstelle Leest mit dem geplanten Autobahnausbau ist nicht zwingend erforderlich. Der Autobahnausbau ist keine Voraussetzung hierfür. Die Ortslage Grube erfüllt Zubringerfunktionen für die Insel Töplitz. Eine Sperrung für jeglichen anderen Schwerverkehr hat nichts mit der Insel zu tun und ist also durchaus vorstellbar. Bei der Abwägung ist die Landesstraßen- oder BAB-Zubringerfunktion nicht grundsätzlich vorrangig vor dem Gesundheits- und Eigentumsschutz der Anwohner. Die Versorgung von Töplitz ist über die BAB 10 problemlos möglich. 	<ol style="list-style-type: none"> siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 1. Entsprechende Fragestellungen sollten im Rahmen der Untersuchungen zur kleinräumigen Optimierung der Bestandssituation betrachtet werden. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 2. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 3. Die Stadt Potsdam verfügt über ein Lkw-Führungskonzept sowie einen Stadtentwicklungskonzept Verkehr, welche die wesentlichen Netzfunktionen festlegen. 	Hinweise teilweise berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			<ol style="list-style-type: none"> 5. Es ist kein konsistentes Verkehrsleitkonzept für Potsdam bekannt. Die Bundesstraße bilden die wesentlichen Zubringerstraßen. Im Sinne eines Schutzes des ländlichen Raumes, des Umweltschutzes und des einzigartigen Vogelbrutgebietes sollte Grube nicht als Zubringer für den Schwerverkehr vorgesehen sein. 6. Die Anwohnerbetroffenheiten im Zuge der Alternativverbindung über die B 273 zwischen Hugstraße und Ortsausgang sind gering. Zudem besteht hier ein größerer Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn. 7. Verkehrstechnisch wird durch eine Nutzung der Ortsdurchfahrt Grube keine Entspannung der Situation in der Potsdamer Straße eintreten, da dieser Verkehr ab der Einmündung Hugstraße ohnehin die Potsdamer Straße nutzt. 8. Eine kleinräumige Optimierung der Bestandssituation ist nicht zu befürworten. 9. Die zu erwartende Verschärfung der Bestandssituation (Neubaumaßnahmen L 902, Neubau Wublitzbrücke mit Wegfall der Gewichtsbegrenzungen, Mautausweitung auf alle Bundesstraßen) bleibt unberücksichtigt. 	<ol style="list-style-type: none"> 6. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 4. 7. Angesichts der strukturellen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass wesentliche Teile der Verkehrsaufkommen in Grube auf die Verknüpfung zwischen Autobahn und Golm zurückzuführen sind. Eine reine Reduzierung des Problems auf eine Nutzung als Alternativtrasse zur B 273 ist entsprechend nicht zielführend. 8. Um die Realisierbarkeit verschiedener Maßnahmenansätze prüfen zu können, sind weitere kleinräumige verkehrsplanerische Detailuntersuchungen erforderlich. 9. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 5. 	
41.	Hinweis 3 Cortina Schellhase 22.11.2016	Ortsteil Grube	<ol style="list-style-type: none"> 1. Durch die hohen Verkehrsaufkommen bestehen wesentliche Lärm-, Erschütterungs- und Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen im Zuge der Wublitzstraße in Grube. 2. Es ist nicht nur die B 273, welche die Autobahn mit dem Stadtzentrum verbindet. Ebenso stark frequentiert ist die Wublitzstraße. Der Straßenquerschnitt ist sehr schmal und unter dem Belag liegt noch das Kopfsteinpflaster. 3. Wenn die Anschlussstelle „Leest“ geschlossen werden würde, wäre in Grube augenblicklich Ruhe. 4. Der Mehrverkehr würde in Bornim kaum auffallen. Abgesehen davon ist nur ein kleines Stück der Rückertstraße betroffen. Ab der Einmündung Hugstraße / Potsdamer Straße handelt es sich wieder um denselben Verkehr 5. Alternativ könnte man die Wublitzbrücke nur noch für Radfahrer, Fußgänger und Mopedfahrer zulassen. Für die übrigen Verkehrsteilnehmer wäre Töplitz immer noch gut über die Autobahn zu errei- 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Statement 2. Statement 3. Die Prüfung und Diskussion der Notwendigkeit der Autobahnanschlussstelle ist bereits Bestandteil des Konzeptes. Die entsprechende Formulierung wurde nochmals angepasst. 4. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 4. sowie Stellungnahme zu Nr. 40 - Punkt 7. 5. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 3. 6. Der Gemeindegebrauch der Straßen, noch dazu einer Landesstraße wie in Grube lässt nur unter besonderen Umständen die Sperrung für einzelne Verkehrsarten zu. Diese besonderen Umstände sind in Grube nicht gegeben. Da auch der Bau einer Ortsumgehung von Grube nicht möglich ist (u. a. wegen Natur- und Landschaftsschutz) muss mit der gegebenen Situation in Grube umgegangen 	Hinweise teilweise berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			<p>chen.</p> <p>6. Eine Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr wird seitens der Stadtverwaltung abgelehnt. Stattdessen soll im Rahmen des Ausbaus der Wublitzstraße die bestehende Kurvensituation entschärft werden. Damit würden noch mehr und größere Lkw noch schneller durch den Ort fahren.</p> <p>7. Die Argumentation, dass Menschen in der Stadt sehr viel schlimmer vom Lärm betroffen sind, ist nicht zielführend. Diese Menschen haben es sich zum Großteil selbst ausgesucht, in der Stadt zu leben, mit all ihren Bequemlichkeiten. Die Alteinwohner bzw. Selbstnutzer in Grube haben diese Möglichkeit nicht.</p>	<p>werden. Es ist auch nicht zumutbar, die gesamte LKW-Erschließung der Insel Töplitz nur noch über die Autobahn abzuwickeln.</p> <p>7. In beiden Fällen bestehen Lärmbelastungen, welche es zu reduzieren gilt. Die integrierte und gesamtstädtische Lärminderungsstrategie ist entsprechend ein wesentlicher Baustein der Lärmaktionsplanung.</p>	
42.	Hinweis 14 Susanne und Rouven Krone 02.12.2016	Ortsteil Grube	<p>1. Die Verknüpfung der Diskussion eines Wegfalls der BAB-Anschlussstelle Leest mit dem geplanten Autobahnausbau ist nicht zwingend erforderlich. Der Autobahnausbau ist keine Voraussetzung hierfür.</p> <p>2. Die Feststellung, dass eine Sperrung der Ortslage Grube für Schwerverkehr angesichts der Landesstraßen- sowie der Erschließungsfunktion für die Insel Töplitz nur schwer verkehrsrechtlich durchsetzbar ist, wird nicht geteilt. Bei der Abwägung ist die Landesstraßen- oder BAB-Zubringerfunktion nicht grundsätzlich vorrangig vor dem Gesundheits- und Eigentumsschutz der Anwohner.</p> <p>3. Die Versorgung von Töplitz ist über die BAB 10 problemlos möglich.</p> <p>4. Die Belastungssituation der Anlieger in der Ortslage Grube wird offensichtlich völlig verkannt. Sämtliche Bewohner der Ortslage sind Immissionspegeln ausgesetzt, die weit im Belästigungsbereich und besonders häufig in hohen Überschreibungsbereichen liegen.</p> <p>5. Im fünf Jahre alten Lärmaktionsplan wurde festgehalten, dass den Aufenthaltsfunktionen sowie dem dörflichen Charakter Rechnung getragen und durch Gestaltungsmaßnahmen eine Reduzierung der dominierenden Wirkungen des Kfz-Verkehrs erreicht werden sollte. Bisher ist hierzu jedoch nichts passiert.</p> <p>6. Gemäß Strategiepapier des Landes bestehen ab Lärmpegeln von über 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags gesundheitliche Beeinträchtigungen sowie ein dringender Handlungsbedarf.</p> <p>7. Seit 2011 sind in Grube deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen insbe-</p>	<p>1. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 1.</p> <p>2. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 2.</p> <p>3. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 3.</p> <p>4. Die aktuellen Belastungen wurden im Rahmen der Lärmkartierung ermittelt. Von Lärmbelastungen über 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) ganztags sind die unmittelbar angrenzenden Gebäude betroffen. Für die rückwärtigen Siedlungsbereiche sind vorrangig Belästigungen zu verzeichnen, welche mit zunehmender Entfernung zur Straße abnehmen.</p> <p>5. Das Maßnahmenkonzept der Lärmaktionsplanung setzt sich aus kurzfristigen sowie mittel- bis langfristigen Maßnahmen zusammen. Die angeregten Umgestaltungsmaßnahmen benötigen einen mittel- bis langfristigen Konzept-, Planungs- und Finanzierungsvorlauf.</p> <p>6. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes Potsdam wird die Strategie des Landes Brandenburg hinsichtlich der relevanten Lärmschwellwerte berücksichtigt.</p> <p>7. Die zugrunde liegende Lärmkartierung stammte aus dem Jahr 2012. Aktuellere Kartierungsdaten lagen nicht vor. Die Verkehrszahlen mit LKW > 3,5 t (Schwerverkehr) schwanken in den letzten Jahren um ca. 100 LKW/Tag. In 2015/16 war ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, was auf den Brückenneubau im Zuge der</p>	Hinweise teilweise berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			<p>sondere beim Lkw-Verkehr zu verzeichnen. Entsprechend muss davon ausgegangen werden, dass die Grundlagendaten des Lärmaktionsplanes veraltet sind.</p> <p>8. Die Fahrbahnoberfläche der Wublitzstraße ist in einem sehr schlechten Zustand. Durch die Schlaglöcher und Buckel werden die Lärmpegel deutlich erhöht.</p> <p>9. Die Anwohnerbetroffenheiten im Zuge der Alternativverbindung über die B 273 zwischen Hugstraße und Ortsausgang sind gering. Zudem besteht hier ein größerer Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn.</p> <p>10. Die zu erwartende Verschärfung der Bestandssituation (Neubau-maßnahmen L 902, Neubau Wublitzbrücke mit Wegfall der Gewichtsbegrenzungen, Mautausweitung auf alle Bundesstraßen) bleibt unberücksichtigt</p> <p>11. Eine „kleinräumige Optimierung der Bestandssituation“ ist ein nichtsagender Allgemeinsatz und wird die Problematik in Potsdam-Grube nicht lösen können. Für das Stadtzentrum sind hingegen konkrete Maßnahmen vorgesehen.</p>	<p>B 273 über den Kanal zurückzuführen war.</p> <p>8. Ein durchgehend sehr schlechter Fahrbahnzustand ist im Zuge der Wublitzstraße nicht festzustellen. Punktuell bestehen kleiner Oberflächendefizite.</p> <p>9. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 4.</p> <p>10. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 5.</p> <p>11. Um konkrete Maßnahmenansätze detailliert prüfen zu können, sind weitere kleinräumige verkehrsplanerische Detailuntersuchungen erforderlich. Diese können im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht geleistet werden.</p>	
43.	Hinweis 17 Stefan und Karola Kühnel 03.12.2016	Ortsteil Grube	<p>1. Die Wublitzstraße ist schon für Kleintransporter kaum geeignet. Diese berühren sich im Begegnungsfall fast. Die L 902 ist nicht breit genug und daher als Autobahnzubringer ungeeignet.</p> <p>2. Eine Lösung des Problems bietet der Ausbau der B 273. Warum wird hier nicht im Sinne einer Bündelung des Durchgangs- und Autobahnzubringerverkehrs angesetzt?</p> <p>3. Die Anwohnerbetroffenheiten im Zuge der Alternativverbindung über die B 273 zwischen Hugstraße und Ortsausgang sind gering. Zudem besteht hier ein größerer Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn.</p> <p>4. Es ist unverständlich, warum eine Sperrung der Ortslage für den Schwerverkehr verkehrsrechtlich nur schwer durchsetzbar sein soll.</p> <p>5. Eine angebotene Verbreiterung der Straße zu Lasten des Gehweges ist nicht zielführend.</p> <p>6. Statt mit den Bürgern und Eigentümern vor Ort zu sprechen, werden teure Verkehrsgutachten erstellt.</p> <p>7. Der Untergrund in Grube ist durch unterirdische Wasseradern ge-</p>	<p>1. Die Funktion einer Straße ergibt sich im Wesentlichen aus dem Netzzusammenhang, auf Basis der Quelle-Ziel- und Verkehrsnetzstrukturen. Engstellen wie in Grube spielen hierbei eine Rolle, sind jedoch nicht per se ein Ausschlusskriterium.</p> <p>2. Die B 273 bietet für eine Vielzahl von Fahrtbeziehungen bereits heute eine leistungsfähige Verbindung zur Autobahn und wird auch entsprechend genutzt. Für andere Verbindungen z. B. zwischen Golm und Autobahn ist sie weniger attraktiv.</p> <p>3. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 4.</p> <p>4. siehe Stellungnahme zu Nr. 39 - Punkt 2.</p> <p>5. Auch aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine Verbreiterung der Fahrbahnoberflächen zu Lasten des Fußverkehrs nicht zielführend.</p> <p>6. Verkehrsgutachten sind notwendig, um die komplexen Rahmenbedingungen sowie die Wirkung potenzieller</p>	keine Änderung

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			prägt. Entsprechend ergeben sich durch den Schwerverkehr erhebliche Erschütterungen.	Maßnahmen nachvollziehen zu können. 7. Diese Aspekte sind im Rahmen zukünftiger Aus- und Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen.	
44.	Hinweis 22 Mathias Peeters Lene Waschke 11.2016	Ortsteil Grube	Die Schüler der Schule nutzen die Haltestelle Schlänitzsee Weg und stehen nur wenige Zentimeter von riesigen vorbeifahrenden Lastzügen entfernt. Die Breite der Wartebereiche ist für die teilweise bis zu 30 wartenden Kinder nicht ausreichend. Die Situation ist untragbar. Es wird um ein direktes Gespräch zur Diskussion der Situation für den außerschulischen Bildungsort gebeten.	Die Verbesserung der Rahmenbedingungen im Bereich der Haltestellen ist im Rahmen zukünftiger Straßenraumgestaltungs- und Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen.	keine Änderung
45.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Busverkehr Satzkorn	Zur Entlastung der Ortslage Satzkorn sollte eine Buswendeschleife am Ende der Straße des Friedens oder eine Bushaltestelle in der Satzkorner Bergstraße realisiert werden. Alternativ wäre die Einrichtung eines gegenläufigen Busingverkehrs bei gleichzeitiger weitaus besserer Erreichbarkeit von Bornim / Bornstedt mit seiner für Satzkorner relevanten Infrastruktur und bei Wegfall der Busdurchfahrten durch den dafür nicht ausgelegten Tulpenweg sowie Erreichbarkeit des Bahnhofes Marquardt denkbar.	Die Ortslage Satzkorn wird durch die Buslinie 609 in der Regel mittels einer Stichfahrt ausgehend von der Fahrländer Chaussee / Ketziner Straße angedient. Nur eine geringe Fahrtenanzahl beginnt oder endet in Satzkorn. Entsprechend benötigt auch eine Haltestelle auf der Satzkorner Bergstraße eine Wendemöglichkeit mittels Blockumfahrung. Die Schaffung einer gesonderten Wendeschleife erscheint angesichts der insgesamt geringen Fahrtenanzahl nicht gerechtfertigt. Sowohl hinsichtlich der Breite als auch der Fahrbahnoberfläche ist der Tulpenweg für die aktuell stattfindende Busnutzung geeignet. Der Vorschlag zur generellen Veränderung der Linienführung sollte im Rahmen der Nahverkehrsplanung geprüft werden.	keine Änderung
46.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Schwerverkehr Satzkorn	Zur Halbierung des Lkw-Verkehrs im Verlauf der Straße zum Bahnhof sollte ein Ringverkehr für Lkw eingerichtet werden. Die Leerfahrten sollten die Eichenallee nutzen. Zudem sollten die angesiedelten Firmen zur Nutzung der innerbetrieblichen Verbindungswege angehalten werden.	Der vorgeschlagene Ringverkehr würde teilweise über private Grundstücke verlaufen. Die Umsetzbarkeit ist daher verkehrrechtlich äußerst fraglich. Bezüglich der Schaffung bzw. Nutzung innerbetrieblicher Verbindungswege zwischen unterschiedlichen Firmen wäre durchaus sinnvoll. Allerdings besteht seitens der Stadt Potsdam keine rechtliche Handhabe, die entsprechenden Unternehmen hierzu zu verpflichten.	keine Änderung
47.	Hinweis 10 Wolfgang Bivour 30.11.2016	Schwerverkehr Satzkorn	1. Die Ausführungen von Herrn Dr. Gernot Riemer (Hinweis 9) werden unterstützt. 2. Bei Anlage des Wohngebietes in Satzkorn war der Lkw-Verkehr auf der Straße zum Bahnhof sehr gering. Laut damaligem Flächennut-	1. siehe Stellungnahmen zu Hinweis 9 2. Sowohl die Straße als auch die Gewerbenutzung waren bereits vorhanden. Aus dem Flächennutzungsplan leitet sich keine Verbindlichkeit hinsichtlich einer Realisierung	keine Änderung

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
			zungsplan sollte eine direkte Verbindung zur Bergstraße hergestellt werden. Die Bauherren bzw. Einwohner konnten deshalb von einer völlig LKW-freien Straße zum Bahnhof ausgehen.	von enthaltenen möglichen Straßenverbindungen ab.	
48.	Hinweis 1 Susanna Krüger (OBR Satzkorn) 22.11.2016	Lärm Satz- korn	Der Ortsteil Satzkorn ist im Lärmaktionsplan nicht erfasst. Die entsprechende Karte (Seite 40) enthält die Ortslage nicht. Satzkorn ist aber durch die ansässigen Bauunternehmen und den durchgehenden Schienenverkehr stark von Lärmemissionen betroffen. Darauf haben die Anwohner im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan sowie in anderen Zusammenhängen regelmäßig hingewiesen. Der Kartenausschnitt sowie die Markierung der Hauptbetroffenheitsbereiche sollte entsprechend angepasst werden.	Die Belastungssituation für Satzkorn ist in den Anlagen 5 bis 8 sowohl für den Bahnlärm- als auch für den Industrie- und Gewerbelärm dargestellt. In der Darstellung auf Seite 40 sind ausschließlich Lärmbetroffenheiten über 55 dB(A) dargestellt. Derartige Lärmpegel sind auf Grundlage der vorliegenden Lärmkartierung für die Ortslage Satzkorn nur für die Bahnhofsiedlung zu verzeichnen. Aufgrund der geringen Betroffenenzahlen wurde diese bisher nicht dargestellt. Der Wohnbereich wird in der Karte ergänzt.	Keine Änderungen
49.	Hinweis 1 Susanna Krüger (OBR Satzkorn) 22.11.2016	Bahn- hofsiedlung Satzkorn	Die Bahnhofssiedlung Satzkorn (Bahnhofstr. 1-3) wird von allen Seiten stark durch Lärm belastet (Schiene, Asphaltmischwerk, Baubetriebe, Autobahn). Mit dem geplanten Friedrichspark ist eine weitere Zunahme zu erwarten. Gemäß B-Plan wird der zulässige Lärmpegel überschritten und darauf hingewiesen, dass Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Ein Lärmschutzwall wäre denkbar. Dieser Wohnbereich sollte zudem als Schwerpunktbereich mit aufgeführt werden.	Die Konzeption konkreter Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte durch den Bau des Friedrichspark ist Aufgabe des weiteren Planverfahrens. Der Hinweis wird an die für die Planungen zuständigen Mitarbeiter weitergeleitet. Der Wohnbereich wird als Betroffenheitsschwerpunkt im Kapitel 2.6.6 Hauptproblem und Konfliktbereiche – Schienenverkehr ergänzt.	Hinweis teilweise berücksichtigt
50.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Bahnlärm Satzkorn	Die ebenfalls durch eine hohe Zahl an Zugfahrten betroffenen Anwohner des Bahnhofsgeländes Satzkorn wurden bei den Betrachtungen zu den Lärmbetroffenheiten angesichts ihrer geringen Zahl weggelassen.	siehe Stellungnahme zu Nr. 48 bzw. Nr. 49	Hinweis berücksichtigt
51.	Hinweis 1 Susanna Krüger (OBR Satzkorn) 22.11.2016	Satzkorn Bergstraße	Der Ortseingang Satzkorn wird von der B 273 kommend oft nicht als Innerortsbereich erkannt. Entsprechend wird die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h häufig überschritten. Eine Fahrbahnsanierung der Satzkorn Bergstraße ist notwendig und bereits beantragt.	Aufgrund der bestehenden strukturellen Gegebenheiten ist hier eine klassische Ortseingangsgestaltung kaum geeignet, die Probleme zu lösen. Notwendig sind kleinteilige ortsangepasste Maßnahmen. Ein entsprechender Hinweis wird im Kapitel 6.3.6 Ortseingangsgestaltung ergänzt. Gleiches gilt für den Sanierungsbedarf.	Hinweis berücksichtigt
52.	Hinweis 1 Susanna Krüger (OBR Satzkorn) 22.11.2016	Straße am Bahnhof in Satzkorn	In der Straße am Bahnhof wird die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unzureichend eingehalten. Die Straße wird als Zufahrtsstraße zu einer Baufirma genutzt. Gespräche und mobile Blitzer haben nur punktuellen Erfolg gezeigt.	Zur Verbesserung der Situation im Nebennetz wird durch den Lärmaktionsplan eine ergänzende verkehrsberuhigende Gestaltung für Bereiche mit Niedriggeschwindigkeitsniveau empfohlen. Eine Umsetzung derartiger Maßnahmen bietet sich auch für die Straße am Bahnhof an, ist jedoch dem langfristigen Zeithorizont zuzuordnen.	erforderliche Maßnahmenstrategie bereits Konzeptbestandteil

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
53.	Hinweis 19 Peer Wendt 30.11.2016	Reiherberg- straße	Die Reiherbergstraße wurde noch nicht instandgesetzt (Unebenheiten und Bodenwellen) und weist hohe Verkehrsbelastungen insbesondere durch den Schwerverkehr auf. Diese wurden aktuell zeitweise durch erhöhten Baustellenverkehr u. a. des Wissenschaftsparkes verstärkt. Weitere Baumaßnahmen stehen an. Auf diese temporären Zusatzbelastungen sollte auch mit temporären Maßnahmen zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzungen reagiert werden. Durch leere Lkw kommt es durch die Unebenheiten zum Klappern und Scheppern der Aufbauten. Die Instandhaltung der Reiherbergstraße sollte zügiger (aktuell Zeithorizont mittel bis lang) in Angriff genommen werden. Bis dahin sollte als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für Fahrzeuge ab 3,5t erwogen werden.	Aufgrund des erforderlichen planerischen und finanziellen Vorlaufes ist eine vorgezogene Instandsetzung des Straßenabschnittes schwierig. Die Bitte zur Prüfung temporärer verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergeleitet. Ein entsprechender Hinweis wird auch in den LAP integriert.	Hinweis teilweise berücksichtigt
54.	Hinweis 18 Anke Hanf 30.11.2016	Reiherberg- straße	Die Reiherbergstraße ist in einem baulich sehr schlechten Zustand und wurde noch nicht instandgesetzt. Es gilt Tempo 50. Insbesondere durch Busse und Lkw kommt es zu erheblichen Lärm- und Erschütterungsproblemen. Durch Baustellenverkehr kommt es aktuell zu erheblichen Zusatzbelastungen. Die Instandhaltung der Reiherbergstraße sollte kurzfristig in die Planungen aufgenommen werden. Bis dahin sollte als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für Fahrzeuge ab 3,5t umgesetzt werden.	Siehe Stellungnahme zu Nr. 53	Hinweis teilweise berücksichtigt
55.	Hinweis 19 Peer Wendt 30.11.2016	Wohngebiet Altes Rad	1. In Anlage 11 ist unter 2.3.4 statt des Baumschulweges sicherlich die Straße Am Alten Mörtelwerk gemeint. 2. Die Sensibilisierung der Navigationsdienstleister sollte als Sofortmaßnahme erfolgen und kontinuierlich überprüft werden.	1. Die entsprechende Bezeichnung wurde geändert. 2. Statement	Hinweis berücksichtigt
56.	Hinweis 18 Elrita Hobohm 02.12.2016	Wohngebiet Altes Rad	1. Die in Anlage 11 unter 2.3.4, beschriebene Maßnahme sollte sofort umgesetzt werden. 2. Des Weiteren sollte ein Verbot von Schwerlastverkehr durch das Wohngebiet Eiche, Altes Rad vorgesehen werden.	1. Statement 2. Eine entsprechende Sperrung wurde durch die zuständige Verkehrsbehörde bereits überprüft und als nicht umsetzbar eingeschätzt.	Keine Änderung
57.	Hinweis 19 Peer Wendt 30.11.2016	Bebauungs- plan 129 "Nördlich In der Feld-	Die Zufahrt zum B-Plangebiet 129 durch den Baustellenverkehr erfolgt derzeit teilweise über die Anwohnerstraße Zum Großen Herzberg. Dies belastet Anwohner unnötig. Alternativ könnte die Baustellenandienung entlang der Bahnstrecke oder über den REWE erfolgen. Damit würden	Hierbei handelt es sich um ein Detailproblem, welches nicht Belang der Lärmaktionsplanung ist. Die konkreten Rahmenbedingungen und Eigentumsverhältnisse sind nicht bekannt. Die Informationen werden an die für das Projekt zuständigen	Keine Änderung

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
		mark"	auch Umwege reduziert.	Mitarbeiter innerhalb der Stadtverwaltung weitergeleitet.	
58.	Hinweis 18 Elrita Hobohm 02.12.2016	Bebauungsplan 129 "Nördlich In der Feldmark"	Die Fertigstellung der Planstraße 2 ins Wohngebiet und die Lenkung des Schwerlastverkehrs über die vorgesehene Baustraße hinter dem Nahversorger und entlang der Bahngleise sollte zur Reduzierung der einseitigen Belastung der Straße Zum Großen Herzberg (Planstraße 1) schnellstmöglich umgesetzt werden.	siehe Stellungnahme zu Nr. 57	Keine Änderung
59.	Hinweis 18 Elrita Hobohm 02.12.2016	Golm / Eiche	Die Ausführungen von Herrn Wendt (Hinweis 19) in allen den Ortsteil Golm/Eiche betreffenden Punkten werden unterstützt.	siehe Stellungnahmen zu Hinweis 19	Keine Änderung
60.	Hinweis 7 anonymer Bürger 28.11.2016	Nedlitzer Straße	Aktuell sind im Bereich der Viereckremise Ausweichverkehre von der Nedlitzer Straße festzustellen. Dieser sowie der Verkehr des Straßenzuges Am Golfplatz sollte stärker im Zuge der Nedlitzer Straße gebündelt werden. In der Viereckremise sollte der Verkehr beruhigt und eine Verkehrsberuhigte Zone eingerichtet werden.	Der Bereich Viereckremise ist bereits als Tempo-30-Zone beschildert. Die generelle verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.	bereits enthalten
61.	Hinweis 4 Guido Nischan 23.11.2016	Heinrich-Mann-Allee	<ol style="list-style-type: none"> Die bestehenden Maßnahmen und Formulierungen zur Reduzierung der Straßenbahnlärmbelastungen in der Heinrich-Mann-Allee sind unzureichend und sollten angepasst werden. Es sollte für alle Verkehrsteilnehmer eine Tempo-30-Regelung in der Heinrich-Mann-Allee im Abschnitt zwischen den Hausnummern 4 bis 25 vorgesehen werden. Minimalforderung bildet eine entsprechende Ausweisung nachts. In etlichen anderen Hauptverkehrsstraßen mit teilweise geringeren Verkehrsbelegungen wurden in Potsdam bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h umgesetzt. Für weitere Straßen z. B. die Fritz-Zurbeil-Straße ist eine Überprüfung derartiger Maßnahmen Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Mit welchen konkreten Argumenten wurde bisher begründet, für die Heinrich-Mann-Allee keine entsprechende Regelung vorzusehen? 	<ol style="list-style-type: none"> Die Überprüfung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung unter besonderer Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs wird in den LAP integriert. Die Lärmbelastungen werden durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Neben der Verkehrsmenge sind dies u. a. der Bebauungsabstand, die Bebauungsstruktur, die Fahrbahnoberfläche, der Schwerverkehrsanteil und das Geschwindigkeitsniveau. Ein Vergleich unterschiedlicher Straßenabschnitte allein auf Basis der Verkehrsaufkommen ist entsprechend nicht zielführend. Bei der Abwägung zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus sind noch weitere zusätzliche Aspekte, wie z. B. die Funktion und Bedeutung des Straßenzuges im Netz sowie die stadt- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. So hat die Fritz-Zurbeil-Straße beispielsweise eine völlig andere Bedeutung im Verkehrsnetz als die Heinrich-Mann-Allee. Die Betrachtungen konzentrierten sich bisher im Wesentlichen auf die Betroffenheiten aus dem Kfz-Verkehr, diese sind allein nicht ausreichend um entsprechende Verkehrsbeschränkungen zu begründen (zu großer Bebau- 	Hinweis berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
				ungsabstand). Erst unter Berücksichtigung der aktuellen Situation im Straßenbahnverkehr ist eine derartige Überprüfung zu erwägen.	
62.	Hinweis 11 Familie Wiemann 01.12.2016	Lärmschutz Nuthestraße	Im Zuge der Nuthestraße sind im Bereich Neuendorfer Straße weitere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Lärminderungseffekte des Flüsterasphaltes sind nicht ausreichend. Notwendig sind Lärmschutzwände.	Die Anlage weiterer Lärmschutzwände im Zuge der Nuthestraße ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes. Allerdings ist eine Umsetzung im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage schwierig.	bereits enthalten
63.	Hinweis 12 Eva Stavenhagen 01.12.2016	Belästigungen	Auch im Bereich der Bahnhofstraße in Potsdam bestehen erhebliche Lärmbelästigungen durch die Autobahn und die Nutheschnellstraße.	Statement	kein Änderungsbedarf
64.	Hinweis 9 Dr. Gernot Riemer 22.11.2016	Luftverkehr Flughafen Tegel	Die Ortslage Satzkorn ist insbesondere durch die Landungsanflüge des Flughafens Tegel betroffen. Diese finden in sehr geringer Höhe statt.	Auf Grundlage der Lärmkartierung für den Flughafen Tegel ist zu erkennen, dass für die Ortslage Satzkorn aus dem Fluglärm keine Lärmpegel über 55 dB(A) zu verzeichnen sind. Durch die aktuell noch stattfindenden Überflüge kommt es daher im Wesentlichen zu Belästigungen.	keine Änderung
65.	Hinweis 6 Nachbarschaftsinitiative Am Neuen Garten zu Potsdam e. V. 28.11.2016	Sonstige Lärmquellen	Auch durch Rasenmähern, Motorsensen, Laubbläsern und ähnlichen Gerätschaften ergeben sich zusätzliche Betroffenheiten im Stadtgebiet.	Diese Thematik ist nicht Belang der Lärmaktionsplanung. Sollte es konkrete und wiederkehrende Beeinträchtigungen durch derartige Gerätschaften geben, sollte dies bei der Stadtverwaltung Potsdam gemeldet werden.	keine Änderung