

Anhang II.1

Gemeinde Kleinmachnow – Lärmaktionsplan 3. Runde

Stand: 01. Oktober 2018

Abwägungsprotokoll Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

zu den Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligung nach § 47 d Abs. 3 (BImSchG)

Auslegungszeitraum: 20.08.-07.09.2018

Eingegangene Stellungnahmen: 8

Legende

Spalte "Personenschlüssel":

Bei der Weitergabe personenbezogener Daten im Rahmen der Abwägung (hier: Namen und Anschriften der Einwender) ist § 10 Brandenburgisches Datenschutzgesetz (BbgDSG) zu beachten. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind im Abwägungsprotokoll daher lediglich nummeriert und ohne Namen und Anschriften der Einwender wiedergegeben. Der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen wird getrennt zum Abwägungsbeschluss ein vertraulich zu behandelndes Schlüsselverzeichnis übergeben, in dem die fortlaufenden Nummern aus der Abwägungstabelle den jeweiligen Einwendern namentlich zugeordnet sind.

Spalte "*Bearbeitung*" (Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung):

- | | | |
|---|---|--|
| T | = | Texteinfügung bzw. -ergänzung |
| H | = | Sonstiger Handlungsbedarf |
| K | = | Keine Abwägung, da keine abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt |
| N | = | Nichtberücksichtigung |
| V | = | Vorschlag wurde bereits berücksichtigt |

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
01	23.08.2018	<p>Warum werden die Schwellenwerte auf 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts übernommen, wenn andere Schwellenwerte vorliegen? Warum werden also erneut alte Daten für Entscheidungen herangezogen? Warum wird Empfehlungen einfach so seitens der Gemeindeverwaltung statt gegeben ohne zu hinterfragen, ob dies sinnvoll ist? Ohne weiteres hätte man auch andere Schwellenwerte heranziehen und auch seitens der Gemeinde Kleinmachnow dem Planungsbüro vorgeben können.</p> <p>Das Planungsbüro Richter-Richard übernimmt Textpassagen und Ausführungen aus anderen Gutachten. Einen Wert für die Nacht von 40-45 dB(A) also anzusetzen, wäre im Interesse der Anwohner von Kleinmachnow doch wohl nicht nur sinnvoller, sondern laut der Weltgesundheitsorganisation und dem Sachverständigenrat absolut notwendig und auch angebracht und kann auch von der Gemeindeverwaltung durchaus vorgegeben werden.</p> <p>Hier werden doch erneut und von Dritten längst als überholt angesehene Altwerte wieder für eine Rechtfertigung von Ihnen herangezogen/verwertet, was zu falschen Ergebnissen durch Richter-Richard wieder führen muss. Im weiteren Ergebnis also kommt es auch zu keiner tatsächlichen Entlastung/Verlastung vom/des Verkehrs für die Kleinmachnow. Warum ist dies so?</p> <p>Auf Basis von 55 dB(A) nachts Auswirkungen / Ableitungen etc. durchzuführen ist angesichts neuer Erkenntnisse daher nicht nachzuvollziehen und auch absolut abzulehnen. Auffällig ist auch, dass gerade die von Richter-Richard angesetzten Schwellenwerte knapp über den Werten liegen, die bei vielen belastetsten Straßen in Kleinmachnow tags und nachts nur knapp nicht gemessen worden sind. Damit fallen diese Straßen bei einer direkten Lärmbetrachtung heraus.</p>	<p>Es bestehen auf nationaler Ebene keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Auslösewerte. Die Gemeinde Kleinmachnow legt die Auslösewerte als zuständige Behörde fest. Die Festlegung von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts orientiert sich an gesundheitsrelevanten Schwellenwerten. Die Gemeinde folgt ferner der Empfehlung des Umweltbundesamtes, zur kurzfristigen Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen, die Auslösekriterien 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zu verwenden. Gemäß der Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg werden vom Umweltministerium als Prüfwert 65/55 dB(A) ganztags/ nachts empfohlen (Prioritätensetzung hinsichtlich des Handlungsbedarfs).</p> <p>Im vorherigen LAP der 2. Runde wurden niedrigere Eingriffsschwellen (s.g. Verdachtsbereiche) freiwillig, bzw. über die Pflichtaufgabe hinaus, untersucht. Die nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N
		<p>Im Maßnahmenkatalog werden Verdachtsbereiche aufgelistet und es wird von Ihnen dargelegt, was erfolgte oder noch erfolgen soll oder eben nicht umgesetzt wird. Hier wird häufiger auch der Busverkehr angesprochen, der für einzelne Straßen noch kommen soll bzw. als Linienverkehr geplant ist oder verstärkt werden soll. Wenn dieser zusätzliche Verkehr jedoch bei der jetzigen Planung nicht berücksichtigt ist (ist er rechnerisch auch nicht), wie können dann insgesamt sinnvolle Abhandlungen/ Maßnahmen beschlossen werden, wenn mit diesem Zusatzverkehr sich neue Schwerpunkte und Belastungen für die Anwohner ergeben. Warum legt man nicht Buslinien zunächst fest, um sodann darauf basierend etwas zu entscheiden. Auch diese Vorgehensweise ist nicht nachvollziehbar, denn die Straßen, die Linienverkehr aufnehmen könnten, sind doch bekannt.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich auf den Bestand, hier die Verkehrssituation gemäß Zählung von 2014. Entsprechend werden die Lärmkarten von der zuständigen Behörde (LfU) berechnet.</p> <p>Die Verbesserung des Linienangebotes im Busverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Förderung der Umweltverbundverkehrsmittel und strategischen Lärminderung zur mittel-/langfristigen Vermeidung von Kfz-Fahrten.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p>Insgesamt ist die Außerachtlassung der Verdachts-, Problembereiche bzw. deren nachträgliche Behandlung als Fehler einzustufen. Bei einem derart in der Fläche begrenzten Gebiet wie Kleinmachnow ist eine Vollplanung unerlässlich.</p> <p>In den letzten Jahren wurden verschiedenen Verkehrsmessungen, -zählungen vorgenommen und ausgewertet, die in den hiesigen Planungen nicht berücksichtigt worden sind (u.a. auch zum Meiereifeld). Diese werden nicht inhaltlich erwähnt. Die in den Plänen ausgewiesenen Bereiche sind längst überholt, da die Emissionswerte bereits weitaus höher sind. Vergleicht man an andere Lärmaktionspläne von anderen Gemeinden, so werden dort gerade die jüngsten Ergebnisse im Sinne der Anwohner berücksichtigt. Darüber hinaus sind auch Widersprüche gegen die Messungen der Gemeinde und gegen die Interpretationen der Werte durch die Gemeinde durch Anwohner erfolgt, die bislang unbeantwortet geblieben sind. Warum?</p> <p>Zum Problembereich Meiereifeld: Dieser Bereich ist seit Jahren hoch frequentiert und lärmbelastet und auch als Problemzone schon ausgewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine zusätzliche Buslinie würde hier die Lärmwerte erhöhen, abgesehen davon, dass der Straßenquerschnitt nicht geeignet ist, dass ein Feuerwehrlöschfahrzeug und ein Bus nebeneinander passen. ▪ Falsch ist die Aussage, dass es nur um ein LKW-Verbot (3,5t) gehen soll; nein, es geht auch darum, den Lärm des Durchgangsverkehrs (von/aus Berlin / von nach Teitow / Stahnsdorf) erheblich zu reduzieren und auch um die Verlagerung des Bauhofes aus dem Meiereifeld. Schade, auch hier zeigt die Verwaltung leider eine unprofessionelle Herangehensweise. Der Lärmaktionsplan hat gute Ansätze, mehr aber auch nicht. Würde man nur Lieferverkehr innerhalb der Gemeinde zulassen, alle Durchgangs-LKW verbannen, so wäre Kleinmachnow insgesamt schon geholfen. 	<p>Die Gemeinde Kleinmachnow orientiert sich im aktuellen Lärmaktionsplan der 3. Runde zunächst an den gesetzlichen (Mindest-)Vorgaben und geht sogar darüber hinaus.</p> <p>In der 2. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das Gemeindegebiet vollumfänglich kartiert und bzgl. Lärmbelastung und Minderungsmaßnahmen über den Pflichtteil hinaus als freiwillige Leistung untersucht. Bisher noch nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N
		<p>In der von Ihnen veröffentlichten veralteten (2014) Verkehrserhebung ist der Stahnsdorfer Damm Süd in die DTV w Kategorie von 12.501-13.000 mit einer Verkehrsbelastung von 12.598 und der Stahnsdorfer Damm 4 in die DTV w Kategorie 2501-3000 mit einer Verkehrsbelastung von 2665 eingruppiert worden. Wie gerade erwähnt, handelt es sich nicht um aktuelle, sicherlich weit höhere Belastungswerte, resultierend durch den seit 2014 zugenommenen Durchgangsverkehr von PKW und Schwerlastkraftwagen, die bevorzugt von LKW (auch von dem anliegenden Postverteilungszentrum) eine Abkürzung zur A115 suchen. Gerade auch nachts wird die von Ihnen als bedeutsame regionale Verbindungsstraße von LKWs genutzt.</p> <p>Der Lärmpegelbereich liegt in Ihren Messungen im Bereich Bolzplatz bis Kreuzung Stahnsdorfer Damm/ Stolper Weg nachts bei dB(A) 65 bis >70 sowie tagsüber bei dB(A) >=75, was dem Lärmpegel der A115 entspricht.</p> <p>Auch die im Jahre 2003 erbaute viel zu niedrige Lärmschutzwand, kann diese Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner keinesfalls verringern.</p>	<p>Im LAP 2. Runde ist die Straße Meiereifeld vertiefend untersucht worden. Im aktuellen Lärmaktionsplan ist die Straße Meiereifeld nicht untersuchungspflichtig (DTV <8.200 Kfz/Tag).</p> <p>Im Rahmen einer möglichen Linienumsetzung wird auch die Befahrbarkeit der potenziellen Streckenabschnitte geprüft.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N
Ö2	30.08.2018	<p>Vor der Lärmkartierung 2017 wurden die Verkehrsdaten vom Land Brandenburg bei der Gemeinde Kleinmachnow abgefragt. Die Datenbasis der Verkehrserhebung von 2014 war dabei der aktuell gültige Stand. Mittelfristige Veränderungen im Verkehrsaufkommen werden mit der alle fünf Jahre zu wiederholenden Lärmkartierung erfasst.</p> <p>Die vom LfU kartierten Schallpegel des Stahnsdorfer Damms (Am Hochwald – Stolper Weg) sind fehlerhaft. Es wurde fälschlicherweise mit einem Zuschlag für Pflasterdecke (+6 dB(A)) gerechnet. Die berechneten Fassadenpegel liegen folglich um 6 dB(A) niedriger, als in den vom LfU übermittelten Daten. Dies wird im Lärmaktionsplan bei Prüfung der Lärmbelastungssituation und Ausarbeitung von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		Wir appellieren zum Schutz der Gesundheit der Anwohner geeignete Maßnahmen wie z.B. Tempo 30 auf der gesamten Strecke, Schleuse bis Kreuzung Stahnsdorfer Damm/Stolper Weg. Durchsetzung eines Durchfahrtsverbots von Schwerlastkraftwagen.	Gemäß korrigierter Lärmkartierung werden die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist der Stahnsdorfer Damm vertiefend untersucht worden. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
		Zudem ist zu erwähnen, dass bei derartiger Lärm- und Abgasbelastung ein Bolzplatz an dieser stark befahrenen Verbindungsstraße ein denkbar ungeeigneter Standort ist. Gerade der zur Hauptverkehrsstraße geöffnete Bolzplatz fängt jeglichen Autolärm und daraus resultierenden Abgase wie in einem Trichter auf, was sicherlich nicht gesundheitsförderlich, gerade bei sportlichen Aktivitäten für unsere Kinder und Heranwachsenden ist. Zusätzlich befindet sich am Bolzplatz (notwendigerweise) eine Ampel und eine Bushaltestelle, an der sich zu den Hauptverkehrszeiten immer wieder ein Stau bildet, was ein verstärktes Anfahren und Abbremsen von Bussen, LKW und PKW zur Folge hat. Im Rahmen der Diskussion über Feinstaub und Stickstoffbelastungen NO _x ist es in unseren Augen verantwortungslos eine Sportstätte an dieser Stelle zu betreiben.	Im LAP 2. Runde ist der Stahnsdorfer Damm hinsichtlich einer Lärminderung vertiefend untersucht worden. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
03	27.08.2018	Die angegebene mögliche Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h zwischen Ernst-Thälmann-Str. und Stahnsdorfer Damm sollte umgesetzt werden.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	K
		Vor dem Hintergrund der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und der Fahrradstreifenabgrenzung auf der Straße ist diese Reduzierung neben der Lärminderung auch für die Sicherheit notwendig. Hier sollte analog der Ernst-Thälmann-Str. zwischen OdF-Platz und Zehlendorfer Damm die Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen, da der Belastungsschwerpunkt in der Hohen Kiefer sicherlich höher ist als in der Ernst-Thälmann-Str.	Die Karl-Marx-Straße (Landesgrenze bis OdF-Platz) wurde im LAP 2. Runde vertiefend untersucht. Die Reduzierung der Geschwindigkeitsanordnung auf 30 km/h war als Maßnahme zu prüfen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
04	10.09.2018	Zutreffend stellt die angrenzende Gemeinde Stahnsdorf in Ihrem Entwurf im Abschnitt 2.1.1 Gemeinde- und Siedlungsstruktur klar: <i>Die Gemeinde Stahnsdorf liegt im Land Brandenburg unmittelbar südlich der Bundeshauptstadt Berlin im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Durch die Lage im großstädtischen Ballungsraum bestehen enge siedlungsstrukturelle Verknüpfungen mit den Nachbargemeinden.</i> Umso mehr verwundert es, dass sowohl die Gemeinde Kleinmachnow, die Gemeinde Stahnsdorf als auch die Stadt Teltow als jeweils zuständige Behörde die eigenen Betrachtungen zur Lärmaktionsplanung nicht entsprechend den Erfordernissen für Ballungsräume durchführen. Laut §47b BImSchG definiert sich ein Ballungsraum <i>als ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer.</i> Für die Gemeinde Kleinmachnow mit über 1.700 Einwohnern pro km ² , für die Stadt Teltow mit ca. 1.200 Einwohnern pro km ² und mindestens auch für den angrenzenden Innenbereich des Ortsteils Stahnsdorf ist auch die Bedingung bzgl. der Bevölkerungsdichte mit deutlich über 1.000 Einwohnern/km ² zweifelsfrei erfüllt. Eine Beschränkung der Betrachtung von Ballungsräumen auf allein verwaltungsrechtlich begrenzte Teilgebiete wie z.B. einzelne Gemeinden aus dem Speckgürtel des Ballungsraums Berlin & Umland ist rechtswidrig. Nach einem derartigen Prinzip könnte auch das Land Berlin sich verwaltungstechnisch in eine Vielzahl von individuell zu betrachtenden Sektoren mit jeweils weniger als	Im Zuge der Lärmaktionsplanung werden die Ballungsräume vom Land Brandenburg festgelegt und an die EU gemeldet. Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Kleinmachnow ist nicht als Ballungsraum an die EU gemeldet. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p>100.000 Einwohnern aufteilen, so dass es auch in Berlin keinen einzigen Ballungsraum mehr gibt. Die Definition eines Ballungsraums lässt sich also nicht durch eine künstlich beschränkte Sicht auf die Einwohnerzahlen einzelner Kommunen "aushebeln".</p> <p>§ 47c Abs. 3 BImSchG stellt hingegen sogar klar, dass auch die Lärmkarten, auf denen die Lärmaktionsplanung aufzubauen ist, sogar in der Zusammenarbeit über Ländergrenzen zu anderen EU-Mitgliedsstaaten hinweg auszuarbeiten sind. Eine Zulässigkeit einer Beschränkung auf einheitliche Gemeindegebiete ergibt sich auch nicht etwa aus der Zuständigkeitsregelung des § 47e Abs. 1 BImSchG zugunsten der Gemeinden. Weder wird die Annahme gemeindeübergreifender Ballungsräume durch die örtliche Begrenztheit gemeindlicher Zuständigkeiten vereitelt; denn die Meldung der Ballungsräume obliegt gemäß §§ 47c Abs. 5, 47e Abs. 2 BImSchG den jeweiligen obersten Landesbehörden, die überörtlich zuständig sind, oder von ihnen benannten Stellen. Noch ergibt sich aus Zuständigkeitsgrenzen ein jeglicher Dispens von der Begriffsdefinition für Ballungsräume; vielmehr ist die Aufgabe nötigenfalls im Wege kommunaler oder sogar länderübergreifender Zusammenarbeit zu erfüllen, wie dies insbesondere Hamburg und Schleswig-Holstein für den länderübergreifenden Ballungsraum Hamburg bereits vorgeführt haben. [Ulrich Blaschke: Der Schutz vor Umgebungslärm durch Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung, Schriften zum Umweltrecht, Bd. 168 (2010), Seite 140]</p> <p>Wie bereits im Zitat von 2010 bereits angedeutet, haben Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg das geltende Recht diesbezüglich umgesetzt. So umfasst der Ballungsraum Lübeck auch Gebiete aus Mecklenburg und der Ballungsraum Hamburg auch Gebiete aus Schleswig-Holstein. Quelle: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/umfangSH.html</p> <p>Insgesamt ist vom Landesamt für Umwelt also allein im Raum Teltow-Stahnsdorf-Kleinmachnow die Lärmbelastung durch Straßenverkehr für ca. 60.000 Einwohner rechtswidrig, unzureichend und insbesondere (zum Teil auch unter Verwendung nichtzutreffender und auch veralteter Verkehrsstärken) viel zu niedrig modelliert worden.</p>		

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p>Im direkten Vergleich sahen die Lärmkartierungen für Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow 2012 und die ursprüngliche Fassung des LUGV/LfU für 2017 wie folgt aus: 2012 war die Region nachts noch in weiten Teilen deutlich mit Lärm belastet, 2017 plötzlich nicht mehr – jedenfalls, wenn man den Angaben des LfU Brandenburg glaubt ... Auch der Lärm von der Autobahn ist wesentlich geringer geworden: Reichte die 45-dB-Isophone 2012 noch östlich über den Schleusenweg in Kleinmachnow hinaus, reicht diese 2017 nur noch bis an das Westende der Märkischen Heide.</p> <p>Noch deutlicher wird die Problematik untertriebener Verkehrszahlen durch Direktvergleich der Lärmkartierungen 2017 seitens des LfU Brandenburg und seitens der Senatsverwaltung Berlin. Die Überlagerung der Lärmkartierungen 2017 für die nächtliche Straßenverkehrslärmbelastung von Berlin und Brandenburg verdeutlichen die Lärmunterschätzung seitens des LfU Brandenburg, welche aus deutlich unterschätzten Verkehrsstärken resultiert. Die bräunlich gefärbten 50-bis-55-dB-Lärmbänder sind in den Berliner Berechnungen wesentlich weitreichender (z.B. entlang der A 115 bei Albrechts Teerofen und somit auch für das Stahnsdorfer Gebiet bzw. auch an der Grenze Kleinmachnow-Berlin am Zehndorfer Kreuz).</p> <p>Mit einer derartigen, rechtswidrigen Verkürzung der betrachteten Lärmquellen ist keine vernünftige Fortschreibung der Lärmaktionsplanung 2012/13 möglich. Selbst, wenn ein Ausblenden des Ballungsraums rechtlich erlaubt wäre, führt die extreme Verminderung der berücksichtigten Lärmquellen zu einer verzerrten Darstellung der Ergebnisse. Die Zahl der Betroffenen ist fehlerhaft. Sie ist wesentlich höher als im Entwurf dargestellt.</p> <p>Eine Korrektur der fehlerhaften Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ist dringend erforderlich, um realistische Ergebnisse zu erhalten und um erneute EU-Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden.</p>	<p>Das LfU Brandenburg ist für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Ausweisung der Betroffenzahlen pflichtgemäß zuständig. Der Lärmaktionsplan beruht auf den amtlich zur Verfügung gestellten Daten. Das LfU hat die Lärmkarten/-daten im August 2017 veröffentlicht. Die Gemeinde Kleinmachnow hat diese geprüft, auf Mängel hingewiesen und um eine Neuberechnung gebeten. Eine Neukartierung erfolgte im März 2018 durch das LfU, bei der die Daten teilweise nachgebessert wurden. Diese Lärmkartierung wurde im LAP erneut auf Plausibilität geprüft, die fehlerhaften Eingangsdaten dokumentiert und deren Auswirkungen auf die Maßnahmenplanung eingeschätzt.</p> <p>Die strategischen Lärmkartierungen 2012 und 2017 für Hauptverkehrsstraßen des LfU Brandenburg sind hinsichtlich des Untersuchungsumfanges bzw. der berechneten Straßen unterschiedlich (2012 – alle Straßen mit DTV > 1.000 Kfz/Tag; 2017 – alle Straßen mit DTV > 8.200 Kfz/Tag). Die strategische Lärmkarte von Berlin hat als Ballungsraum eine von den Brandburger Lärmkarten abweichende deutlich niedrigere Kartierungsschwelle. Ein direkter Vergleich der Lärmsituation in den Lärmkarten ist somit nicht immer möglich.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>N</p>

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p>Auf Seite 1 des Entwurfs unten heißt es: "Im Lärmaktionsplan der 2. Runde hat sich die Gemeinde Kleinmachnow als zuständige Behörde dazu entschieden, auch ausgewählte Gemeindestraßen mit einer DTV < 8.200 Kfz berechnen zu lassen. Diese Straßenabschnitte werden im Lärmaktionsplan der 3. Runde nicht neu kartiert und untersucht". Eine Begründung, warum von der Praxis aus der 2. Runde Abstand genommen wird, ist im Entwurf nicht genannt. Ebenfalls nicht genannt wird, durch wen diese Entscheidung getroffen bzw. autorisiert wurde. Allerdings bekennt sich die Gemeinde Kleinmachnow, für die Entscheidung, ob Straßen mit einem DTV < 8.200 Kfz / 24 h im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden oder nicht, zuständig zu sein.</p> <p>Analog sieht es auch der Ansprechpartner am Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Herr Jens Krüsmann. Zitat aus seiner E-Mail-Antwort vom 27.11.2017:</p> <p><i>Gleichwohl ist es den Kommunen – soweit sie kartiert wurden - unbenommen, Umfang und Tiefe der Lärmaktionsplanung im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit selbst zu bestimmen, solange die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt werden. Unbenommen ist es den Kommunen dabei natürlich, weitergehende Kartierungen, Gesamtlärbewertungen, die Betrachtung von sonstigen Lärmquellen usw. und entsprechende interkommunale Abstimmungen vorzunehmen.</i></p> <p>Selbst, wenn also das anscheinend fachlich einmal mehr überforderte Landesamt für Umwelt rechtswidrig von sich aus (oder auf Anweisung durch Dritte) die Gemeinden des Speckgürtels nicht als Teil des Ballungsraumes "Berlin und Umland" auffasst und unzureichend kartiert, bleibt es somit den zuständigen Gemeinden unbenommen, die rechtlich korrekte Kartierung als Teil des Ballungsraumes zu veranlassen. Letztendlich liegt also die Verantwortung für die ordnungsgemäße Berücksichtigung des Gemeindegebiets von Kleinmachnow als Teil des Ballungsraums im Rahmen von Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung bei der zuständigen Behörde selbst, sprich, bei der Gemeinde Kleinmachnow.</p>	<p>Gemäß § 47 a-d BImSchG ist der Kartierungs- und Untersuchungsumfang in der aktuellen 3. Runde (2018) gegenüber der 2. Runde (2013) unverändert. Es sind erneut regionale, nationale und grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr im Sinne der Pflichtaufgabe zu betrachten.</p> <p>Im LAP 2. Runde hatte die Gemeinde Kleinmachnow über die Mindestanforderungen hinausgehende Straßen in freiwilliger Leistung kartiert und untersucht. Aus dem sehr umfangreichen Maßnahmenkonzept wurde eine Vielzahl der Einzelmaßnahmen bisher noch nicht umgesetzt. Im aktuellen LAP wird der Umsetzungsstand von allen im LAP 2. Runde festgesetzten Einzelmaßnahmen dokumentiert. Die zahlreichen noch weiterzuverfolgenden, bisher nicht umgesetzten Maßnahmen werden im aktuellen LAP 3. Runde fortgeschrieben. Eine erneute vertiefte Untersuchung der nicht pflichtigen Straßen (DTV < 8.200 Kfz) wurde daher mit dem aktuellen LAP nicht beabsichtigt. Ferner hätte eine freiwillige Erweiterung des Untersuchungsumfanges einen erheblichen Leistungs-, Finanz- und Personalaufwand bedeutet (z. B. zur Anfertigung der dafür erforderlichen Lärmkarten). Die hierfür benötigten Kapazitäten standen der Gemeinde Kleinmachnow nicht zur Verfügung bzw. waren bereits in anderen Projekten gebunden. Der Lärmaktionsplan ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben. In der kommenden Runde können Umfang und Tiefe der Lärmaktionsplanung, ggf. auch über die gesetzliche Mindestanforderung hinaus, von der Gemeinde Kleinmachnow erneut selbst bestimmt werden.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	N
		<p>2013 schrieb die Gemeinde Kleinmachnow sich in die Lärmaktionsplanung:</p> <p>Ergänzender Zielwert der Gemeinde Kleinmachnow</p> <p><i>Bei einem Lärmaktionsplan, der flächenhaft die Lärminderungspotenziale im Gemeindegebiet vergleichbar dem § 47a (alt) BImSchG bzw. näherungsweise den Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie für Ballungsräume entspricht, ergibt sich für die Gemeinde Kleinmachnow die Möglichkeit, sich als besonders ruhige Wohngemeinde in unmittelbarer Nachbarschaft von Berlin zu profilieren. Aus der Kombination von "ruhig" und "metropolennah" kann sich für die Gemeinde ein Alleinstellungsmerkmal ergeben, das im Wettbewerb mit anderen Wohnstandorten die Attraktivität von Kleinmachnow besonders hervorheben kann. Die sich aus einer solchen Aufgabenstellung ergebenden strengeren Werte sollen dabei als ergänzender Zielwert der Gemeinde über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus ("on Top") betrachtet werden. Zusätzlich zum Brandenburger Auslösewert von 65 dB(A) für den L_{den} und 55 dB(A) für den L_{nicht} will die</i></p>	<p>Die Gemeinde Kleinmachnow orientiert sich im aktuellen Lärmaktionsplan der 3. Runde zunächst an den gesetzlichen (Mindest-)vorgaben und geht sogar darüber hinaus. In der 2. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das Gemeindegebiet vollumfänglich kartiert und bzgl. Lärmbelastung und Minderungsmaßnahmen als freiwillige Leistung untersucht. Bisher noch nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.</p> <p>Es bestehen auf nationaler Ebene keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Auslösewerte. Die Gemeinde Kleinmachnow legt die Auslösewerte als zuständige Behörde fest. Die Festlegung von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts orientiert sich an gesundheitsrelevanten Schwellenwerten. Die Gemeinde folgt ferner der Empfehlung des Umweltbundesamtes, zur kurzfristigen Vermeidung gesundheitlicher</p>	N

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p><i>Gemeinde Kleinmachnow in Anlehnung an die 16. BImSchV freiwillig einen Beurteilungspegel von 59 dB(A) für den LrT bzw. 49 dB(A) für den LrN als ergänzenden Zielwert anstreben.</i></p> <p>Wann und durch wen wurde mit welcher Begründung beschlossen, von dieser ergänzenden Betrachtung Abstand zu nehmen? Im neuen Entwurf heißt es nur noch: <i>Die Gemeinde Kleinmachnow verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{nigh}, um entspre- chend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträch- tigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung die- ser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmakti- onsplan aufzustellen.</i></p> <p>Die ergänzenden Zielwerte sowie auch die ballungsraumartige Betrachtung ver- schwanden mit dem neuen Entwurf 2018 im Nichts. Dies hinterlässt einen sehr fruchtbaren Nährboden für Spekulationen über die Beweggründe für die derart in- akzeptable und rechtswidrige Verkürzung von Lärmkartierung und Lärmaktions- planung, insbesondere, wenn man immer wieder über derartige naturwissen- schaftlich bewiesenermaßen falsche, "lämmmindernde" Zitate stolpert: <i>Die o. g. fehlerhaften Daten der Lärmkartierung (Verortung s. Abb. 5.1) führen dazu, dass die Berechnungsergebnisse eher zu hoch ausfallen. Die Pegelberei- che und Betroffenheitsanalysen sind im Bereich der betreffenden Straßenab- schnitte folglich zu hoch.</i> Vergleich 2013-2018 – trotz gestiegener Verkehrszahlen, trotz gewachsener Lärmbelastung schrumpfen angeblich die Lärmbelastungen.</p>	<p>Beeinträchtigungen, die Auslösekriterien 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts zu verwenden. Gemäß der Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Bran- denburg werden vom Umweltministerium als Prüfwert 65/ 55 dB(A) ganz- tags/ nachts empfohlen (Prioritätensetzung hinsichtlich des Handlungsbe- darfs). Im vorherigen LAP der 2. Runde wurden niedrigere Eingriffsschwel- len (s.g. Verdachtsbereiche) freiwillig, bzw. über die Pflichtaufgabe hinaus, untersucht. Die nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.</p> <p>Das LfU Brandenburg ist für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Ausweisung der Betroffenzahlen pflichtgemäß zuständig. Der Lärm- aktionsplan beruht auf den amtlich zur Verfügung gestellten Daten. Das LfU hat die Lärmkarten/ -daten im August 2017 veröffentlicht. Die Gemeinde Kleinmachnow hat diese geprüft, auf Mängel hingewiesen und um eine Neu- berechnung gebeten. Eine Neukartierung erfolgte im März 2018 durch das LfU, bei der die Daten teilweise nachgebessert wurden. Diese Lärmkartie- rung wurde im LAP erneut auf Plausibilität geprüft, die fehlerhaften Ein- gangsdaten dokumentiert und deren Auswirkungen auf die Maßnahmenpla- nung eingeschätzt. Die Wirkungsabschätzung der erkannten Datenfehler, bezieht sich nur auf den Vergleich mit/ ohne Fehler. Sie stellt keinen Bezug zur Lärmbelastung des vorherigen Lärmaktionsplans 2012 her und ver- gleicht auch nicht dessen Entwicklung im Zeitverlauf. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	
		<p>Sowohl Lärmkartierung als auch Lärmaktionsplanung sind zwingend nach den auch für unseren Ballungsraum gültigen Rechtsgrundlagen ohne Manipulation von Daten und ohne Verstoß gegen naturwissenschaftliche Standards zu erarbei- ten.</p>	<p>Der Vorwurf der Manipulation wird nachdrücklich zurückgewiesen. Im Zuge der Lärmaktionsplanung werden die Ballungsräume vom Land Brandenburg festgelegt und an die EU gemeldet. Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohner- zahl der Gemeinden. Die Gemeinde Kleinmachnow ist nicht als Ballungs- raum an die EU gemeldet.</p> <p>Das LfU Brandenburg ist für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Ausweisung der Betroffenzahlen pflichtgemäß zuständig. Der Lärm- aktionsplan beruht auf den amtlich zur Verfügung gestellten Daten. Die Gemeinde Kleinmachnow orientiert sich im aktuellen Lärmaktionsplan der 3. Runde zunächst an den gesetzlichen (Mindest-)Vorgaben und geht sogar darüber hinaus. In der 2. Runde der Lärmaktionsplanung wurde das Gemeindegebiet vollumfänglich kartiert und bzgl. Lärmbelastung und Minde- rungsmaßnahmen über den Pflichtteil hinaus als freiwillige Leistung unter- sucht. Bisher noch nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>N</p>

Personenschlüssel	Eingangsdatum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
05	31.08.2018	Lärm Zehlendorfer Damm zwischen Fontanestraße und Förster-Funke-Allee: Durch das Parken von Kfz am Zehlendorfer Damm kommt es zu Lärm und Ausstoß von Emissionen, der durch absolutes Halteverbot vermeidbar wäre. Das Parken bedeutet eine Gefahr für den einfahrenden Verkehr aus der Fontanestraße. Auch auf dem Zehlendorfer Damm kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen durch Begegnungen mit ÖPNV, Lkw und anderen Pkw und damit verbundenen Lärm.	Der Zehlendorfer Damm im Abschnitt zwischen Fontanestraße und Förster-Funke-Allee ist im aktuellen Lärmaktionsplan nicht untersuchungspflichtig (DTV < 8.200 Kfz/Tag). Am 27.07.2018 wurde beidseitig ein eingeschränktes Haltverbot am Zehlendorfer Damm zwischen Fontanestraße und Thomas-Müntzer-Damm angeordnet. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
06	06.09.2018	Ich begrüße sehr, dass die Ernst-Thälmann-Straße als Belastungsschwerpunkt erkannt wurde und in den letzten Jahren bereits Maßnahmen (u.a. Tempo 30) umgesetzt wurden. Dennoch hat die Verkehrsbelastung auf dieser Straße noch nicht so weit abgenommen, wie es im Sinne des Lärmschutzes wünschenswert wäre. Daher sehr ich es positiv, dass weitere Maßnahmen geplant sind.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	K
		Genau vor meinem Haus (Abschnitt zwischen OdF-Platz und Uhlenhorst) ist eine Mischverkehrsfläche geplant. Hierbei finde ich es wichtig, darauf hinzuweisen, dass dieses Konzept nicht unumstritten ist. Unter anderem hat sich in Bohmte (Niedersachsen), das bereits seit 2009 ein solches Konzept verfolgt, gezeigt, dass der Verkehr dort, statt beruhigt zu werden, sehr viel schneller fließt und es zu mehr Unfällen mit Fußgängern gekommen ist. Besonders in Bezug auf meine drei Kinder finde ich diese Tatsache beunruhigend. Ich möchte daher anregen, über eine Gestaltung dieses Abschnittes mit Straßenerengung durch Versatz (siehe z.B. http://www.poetsch.de/77/index.html) oder Aufpflasterung nachzudenken. Dies dürfte zielführender auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hinwirken und gleichzeitig werden die Fahrzeuge effektiv gebremst.	Die Ernst-Thälmann-Straße ist im aktuellen Lärmaktionsplan nicht untersuchungspflichtig (DTV < 8.200 Kfz/Tag). Die bisher nicht umgesetzte Maßnahme "Fahrbahngestaltung zwischen OdF-Platz und Uhlenhorst prüfen" aus dem LAP 2. Runde wurde ohne erneute fachliche Prüfung fortgeschrieben. Im Planungs-/Umsetzungsverfahren des Straßenumbaus wird u. a. die Gestaltung als Mischverkehrsfläche ergebnisoffen geprüft. Dies schließt alternative Ansätze zur Verkehrsberuhigung ein. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
07	10.09.2018	Das ehemalige Fathgelände (Stahnsdorfer Damm), auf dem eine Wohnbebauung geplant ist, befindet sich an der A 115 und damit im Einwirkungsbereich eines Lärmpegels von L_{DEN} 60 - 65 dB(A) und L_{night} 55-60 dB(A). Es ist keine optimale Lösung, wenn die Belüftung von Wohnraum wegen Lärm nur über Belüftungsanlagen geregelt wird und nicht über die Fenster, abgesehen von der Qualität der Luft an einer Autobahn. Ein Aufenthalt im Freien (z.B. Balkon, Spielplatz) ist angesichts des dargestellten Lärmpegels und der Zunahme von motorisiertem Verkehr auf der A 115 (u.a. zunehmender Pendlerverkehr in den nächsten Jahren) nicht vorteilhaft. Wie soll gewährleistet werden, dass die Ziele der Gemeinde "Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern ..." (S. 37ff.) an dieser Stelle umgesetzt werden?	Die schalltechnischen Belange werden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans KLM-BP-006-e geregelt. Dazu wird auch ein städtebaulicher Wettbewerb vorbereitet, der auch Lösungsvorschläge zum Lärmschutz erarbeiten soll. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	H
		So lange das Tempolimit nicht durchgesetzt ist, entspricht eine Wohnbebauung in diesem Einwirkungsbereich dem Lärminderungsanspruch der Gemeinde entgegen. Welche rechtlichen bzw. gesetzlichen Möglichkeiten mit eindeutiger Chance auf Erfolg gibt es, ein Tempolimit kurz- bis mittelfristig auf der A 115 (tags 100 km/h und nachts 80 km/h) einzufordern und zu erreichen, wenn wissenschaftlich Wohnbebauung in einer "Lärmzone" errichtet ist?	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Bisher noch nicht umgesetzte Maßnahmen (hier auch ein Tempolimit) aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
		"Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge": Inzwischen gibt es Fahrzeuge, die mit Wasserstoff betankt werden, also mit Brennstoffzelle angetrieben werden. Von Effektivität und Emissionen werden diese Fahrzeuge als sehr umweltfreundlich	Eine Anschaffung von Brennstoffzellenautos für die gemeindeeigene Flotte wurde aufgrund der derzeit noch sehr hohen Fahrzeugkosten und der	N

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		eingestuft. Wird dieser Fahrzeugtyp bei Anschaffung der gemeindeeigenen Flotte in Erwägung gezogen? Wenn nicht, mit welcher Begründung?	fehlenden Tankstellenversorgung im Gemeindegebiet bisher nicht in Erwägung gezogen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
Ö8	10.09.2018	Die Bezeichnung "Lärmaktionsplan" ist irreführend, da sich der Aktionsplan nur mit Verkehrslärm befasst .	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	K
		Es gibt in Kleinmachnow Wohngebieten in denen man bei geschlossenen Fenstern durch Motorenlärm, Rasenmähen, vertikutieren, Sensen, Kärchen etc. belästigt wird. Die Geschwindigkeitsübertretungen rücksichtsloser Autofahrer auf dem Kopfsteinpflaster machen hier nur einen kleinen Teil der Belästigung aus.	Freizeit-/ Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N