

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow

Bestandsdarstellung

Abwägungsprotokoll

zu den Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligung zum Integrierten Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow, hier: Bestandsdarstellung

Legende

Spalte „Lfd. Nummer“:

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 dem Abwägungsprotokoll den jeweiligen Einwendern namentlich zugeordnet sind.

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

- | | | |
|---|---|--|
| P | = | Änderung der Plandarstellung |
| L | = | Änderung der Legende |
| E | = | Änderung des Erläuterungsblattes |
| H | = | Sonstiger Handlungsbedarf |
| K | = | Keine Abwägung, da keine abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt |
| N | = | Nichtberücksichtigung |
| V | = | Vorschlag wurde bereits berücksichtigt |
| Z | = | Zurückweisung der Argumentation |

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
1	28.08.2018	<p>Kap. 04; 04.3 mit 04.4: - die S-Bahnlinien S 25 und S 26 halten in Teltow am Bahnhof "Teltow Stadt" - nur die Regionalzüge der Linien RE und RE halten am Bahnhof "Teltow"</p>	<p>Die gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>P,L,E</p>
		<p>Kap. 04; 04.1 mit 04.2: - in dem Plan zu den Buslinien fehlt noch die Nachtbuslinie N12 zwischen Stahnsdorf und Berlin, Zehlendorf Eiche sowie die Nachtbuslinie N13 zwischen Potsdam und Teltow, die beide durch Kleinmachnow fahren</p>	<p>Die gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>P,L,E</p>
2	03.07.2018	<p>Kap. 05; 05.4-05.9: - In der von Ihnen veröffentlichten veralteteten (2014) Verkehrserhebung ist der Stahnsdorfer Damm Süd in die DTVw - Kategorie von 12.501-13.000 mit einer Verkehrsbelastung von 12.598 und der Stahnsdorfer Damm 4 in die DTVw - Kategorie 2.501-3.000 mit einer Verkehrsbelastung von 2.665 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 Postverteilzentrum) eine Abkürzung zur A 115 suchen. - Gerade auch nachts wird die von ihnen als bedeutsame regionale Verbindung eingestufte Straße von LKW genutzt.</p>	<p>Die gemeindeweite Verkehrserhebung aus dem Jahr 2014 gibt die aktuell vorliegenden Zahlen für Kleinmachnow wieder. Ausnahmen sind die ergänzenden Verkehrszählungen aus den Jahren 2016 und 2017 für die Förster-Funke-Allee. Ziel des IVK ist es, die vorliegenden Zahlen und Daten im Sinne der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zu nutzen. Eine Erhebung neuer Zahlen und Daten ist nicht notwendig. Erst nach i.d.R. 7-8 Jahren verlieren Verkehrszahlen an Aussagekraft, es sei denn, es gab umfangreiche Umbauten im Straßennetz oder erhebliche relevante Nutzungsänderungen auf den an das Verkehrswegenetz angrenzenden Flächen. Dies ist jedoch nicht der Fall.</p>	<p>K</p>
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: - 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 A 115 entspricht. - Auch die im Jahre 2003 erbaute viel zu niedrige Lärmschutzwand kann diese Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner keinesfalls verringern. - 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, sowie ein Durchfahrtsverbot von Schwerlastkraftwagen durchzusetzen.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher zunächst nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird. Die Vorschläge fließen jedoch in den weiteren Planungsprozess bei der Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs ein.</p>	<p>K, N</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Sonstige:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 resultierende Abgase wie in einem Trichter auf, was sicherlich nicht gesundheitsförderlich, gerade bei sportlichen Aktivitäten für unsere Kinder und Heranwachsenden ist. - Zusätzlich befinden 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 NOx ist es in unseren Augen verantwortungslos, eine Sportstätte an dieser Stelle zu betreiben. 	<p>Die Planung bzw. der Betrieb von sportlichen Einrichtungen bzw. Anlagen ist nicht Teil des IVK. Zukünftig, auf der Grundlage des IVK, werden aber bereits bestehende Sport- und Spielanlagen-Standorte überprüft und ggf. optimiert werden können. Auch wird die Entwicklung neuer Standorte auf der Grundlage verlässlicher Aussagen zur angestrebten verkehrlichen Entwicklung erfolgen können. Unabhängig davon ist der Hinweis an den für Sport- und Spielanlagen zuständigen Fachbereich weitergegeben worden.</p>	N
3	04.07.2018	<p>Kap. 04:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung der Pendler im IVK unter besonderer Berücksichtigung der Taktzeiten der Busse (in den Randzeiten nutze ich eher das Auto zu Bahnhaltdepunkten), daraus ergibt sich die Notwendigkeit von ausreichender Anzahl an P+R-Parkplätzen. Z.B. reichen die am S-Bahnhof Teltow und am Mexikoplatz nicht aus, Sie bekommen vor 7 Uhr schon keinen Parkplatz mehr am S-Bahnhof Teltow. - Zehlendorfer S-Bahnhof bietet keine P+R-Parkplätze 	<p>Die Taktzeiten werden in der Legende in Kap. 04 Plandarstellung 04.1 bereits berücksichtigt. Mögliche P+R-Parkplätze an den S-Bahnhöfen Teltow, Mexikoplatz oder Zehlendorf befinden sich nicht auf Gemeindegebiet und sind somit auch nicht Teil des IVK. Die Gemeinde Kleinmachnow hat dort nur bedingt die Möglichkeit einzuwirken. Ziel des IVK ist es aber, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am "modal split", also am Gesamt-Verkehrsaufkommen, schrittweise zu verringern. Seitens der Gemeinde wird daher eher angestrebt, die Erreichbarkeit von Anschlusspunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (SPNV) durch attraktivere Angebote beim Busverkehr auch zu den Tagesrandzeiten sowie durch gute Anbindungen für Radfahrer zu verbessern.</p>	V, N

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Sonstige: Berücksichtigung für den Pendler durch die Auswirkungen größerer Bauvorhaben: - Rammrathbrücke 19.06.2019; 18 -24 Monate; 1 Buslinie - ggf. parallel dazu Maßnahme an der Neuen Hakeburg mit Baustellenverkehr über Zehlendorfer Damm (Friedensbrücke mit 2 Buslinien → Schulwege, einzige Abfahrt gen Süden Teltow (S-Bahnhof, Standsdorf) dann Brücke Machnow Schleuse 3 Buslinien) - ggf. Baumaßnahme Stammbahn: Busfahrt zu den Pendlerbahnhöfen Mexikoplatz/Krumme Lanke mit Linie 622 gestört oder geänderte Verkehrsführung mit längeren Fahrtzeiten Bitte tragen Sie dafür Sorge, dass diese 3 Baumaßnahmen nicht zeitgleich durchgeführt werden, denn die Auswirkungen könnten für den Verkehrsfluss in Klm fatal sein. Ja, ich bin mir bewusst, dass diese Auswirkungen über das IVK hinausgehen, aber Beeinträchtigungen in dem Ausmaß über die Länge der geplanten Bauzeiten bringen den Verkehr zum Erliegen.</p>	<p>Die von Ihnen aufgeführten Baumaßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird. Unabhängig davon kann ich Ihnen mitteilen, dass eine mögliche Baumaßnahme an der Hakeburg voraussichtlich ab Mitte 2019 stattfinden wird. Zudem ist mit möglichen Baumaßnahmen an der Stammbahn voraussichtlich nicht vor 2025 zu rechnen. Ihr Hinweis wird aber dahingehend aufgenommen, dass in Bezug auf größere und längere Baumaßnahmen die Untere Verkehrsbehörde vorher unterrichtet wird.</p>	<p>N, H</p>
4	05.07.2018	<p>Kap. 05; 05.1, 05.4-05,5: - In den Planunterlagen für die Verkehrsstärken (=Verkehrsaufkommen) für den Kfz- und Schwerverkehr fehlen statistische Angaben für die Straße Lange Reihe. Diese ist aber in den Übersichts der Straßenkategorien als "untergeordnete Haupteerschließungsstraße" eingeordnet. Für andere "untergeordnete Haupteerschließungsstraßen" wie z.B. Heidefeld wurden Erhebungen durchgeführt. Nach welchen Gesichtspunkten wurden die Straßen ausgewählt? Wir sind der Auffassung und haben den persönlichen Eindruck gewonnen, dass der Verkehr gerade in der Lange Reihe in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat, nicht nur wochentags, sondern auch und vor allem am Wochenende. Die Lange Reihe wird dabei als "Umgehungsstraße" zur Förster-Funke-Allee sowohl von Privatpersonen als auch von vielen Gewerbetreibenden genutzt. Wir haben auch festgestellt, dass in einigen Navigationssystemen die Lange Reihe als Umfahrung (=schnellerer Weg) der FFA ausgewiesen ist. Dieser Umstand wird von uns nicht länger hingenommen, würde er nach derzeitigem Stand in der Konzeption unberücksichtigt bleiben.</p>	<p>Die Planunterlagen für die Verkehrsstärken basieren auf der gemeindeweiten Verkehrszählung von 2014. Diese wurde für das Hauptstraßennetz durchgeführt und zwar in gleichem Umfang, wie die Zählung aus dem Jahr 2001, sodass ein direkter Vergleich gezogen werden konnte. Ihre Anmerkung, dass die Lange Reihe als Umgehungsstraße genutzt wird und der Verkehr zugenommen hat, wurde inzwischen mittels einer Verkehrszählung geprüft. Dabei wurden im Durchschnitt etwa 70 Fahrzeuge pro Stunde registriert, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von etwa 700 Fahrzeugen entspricht. Anhand dieser Zahlen ergibt sich zunächst kein Handlungsbedarf.</p>	<p>K, H</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 05; 05.3: - Die Gesamtdarstellung des Straßenzustandes beruht auf Daten des Jahres 2011. Sie ist sieben Jahre alt und daher nicht mehr aktuell. Warum wurde keine Fortschreibung des Straßenzustandes vorgenommen? Wann wird dies erfolgen? - Was verbirgt sich hinter den einzelnen Kategorien 1 (= sehr guter Zustand) bis 6 (=unbefestigte Straße)?</p>	<p>Ziel des IVK ist es, die vorliegenden Zahlen und Daten im Sinne der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zu nutzen. Eine Erhebung neuer Zahlen und Daten war aufgrund des erheblichen zeitlichen Aufwands einer solchen Erhebung kurzfristig nicht möglich. Stattdessen wurden die bestehenden Zahlen und Daten durch den Fachdienst Tiefbau überprüft und aktualisiert. Der Straßenzustand wurde im Straßenzustandsbericht des Ingenieurbüros Siedlungswassertechnik GmbH (IBS) von 2011 bewertet und durch den Fachdienst Tiefbau/Gemeindegrün/Stadtwirtschaft im Jahr 2018 aktualisiert:</p> <p>1) sehr guter Zustand = ebener und glatter Oberbau, sehr gut erhaltenener Unterbau, ebene und fluchtende Borde 2) guter Zustand = weitgehend ebener Oberbau, gut erhaltener Unterbau, weitgehend ebene und fluchtende Borde 3) ausreichender Zustand = weitgehend ebener Oberbau, ausreichender Unterbau, unebene und fluchtende Verlegung der Borde 4) genügender Zustand = unebener und verschlissener Oberbau, schlechter Unterbau, nicht fluchtende Borde 5) ungenügender Zustand = verschlissener Ober- und Unterbau 6) Straße unbefestigt</p>	<p>K</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: - Warum wurden Lärmemissionen nur für Hauptdurchgangsstraßen gemessen bzw. ermittelt? Wieso wird davon ausgegangen, dass die Emissionen in den anderen Straßen grundsätzlich im Bereich unterhalb von 55 dB liegen? Wir weisen darauf hin, dass z.B. die Stadt Potsdam an einem gleichgelagerten Sachverhalt, der die Stickstoffdioxidbelastungen in der Zeppelinstraße betrifft, Untersuchungen auch in den umliegenden Nebenstraßen durchführen wird (siehe als Anlage beigefügten Presseartikel aus der "MAZ" vom 28.06.2018). Dies sollte auch hier nachgeholt werden.</p>	<p>Die in Kap. 07 dargestellten Lärmimmissionen sind Daten des Landesumweltamtes, welches in 2017 im Zuge der Lärmaktionsplanung eine Lärmkartierung durchgeführt hat Berücksichtigt wurden hierbei allerdings nur Straßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 8.200 Kfz/Tag. Dies bedeutet nicht, dass in allen Straßen die Lärmpegel unter 55 dB(A) liegen, sondern es liegen lediglich Daten für die aufgeführten Straßen vor. Die Stadt Potsdam hat die Nebenstraßen der Zeppelinstraße untersucht, weil zu erwarten war, dass durch die Maßnahmen eine Verdrängung des MIV in die Nebenstraßen stattfindet. Die Gemeinde Kleinmachnow hingegen plant hingegen keine Einschränkungen auf den Hauptstraßen, die zu Verdrängungen in die Nebenstraßen führen. Stattdessen braucht es ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz, welches erwartungsgemäß auch höheren Lärmimmissionen ausgesetzt ist und deshalb untersucht wird. Dennoch werden auch andere Straßen indirekt berücksichtigt, indem die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2, welcher neben den Belastungsachsen auch Verdachtsbereiche beinhaltet, bei der Identifizierung von Handlungsbereichen und Erarbeitung von Maßnahmen berücksichtigt werden.</p>	<p>N</p>
5	09.07.2018	<p>Kap. 03; 03.4-03.5: - Im Wohngebiet "Stolper Weg" fehlt die Schluppe in der Achse Nord-Süd der Bärlappsenke zwischen "Zum Kiefernwald" und "Promenadenweg"- - Auch hinter dem Wohnblöcken "Am Wall" verläuft zwischen "Ameisengasse" und "Mooskissen" ein Weg/Schluppe.</p>	<p>Die gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>P,L,E</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
6	10.07.2018	<p>Kap. 03; 03.1: - wo Radwege vorhanden sind, sollte eine Benutzungspflicht bestehen (Hohe Kiefer) - die Kennzeichnung des Radweges auf der Straße Hohe Kiefer wird sehr selten genutzt, hat zu viel Geld kostet</p>	<p>Um eine Benutzungspflicht von Radwegen bzw. gemeinsamen Geh-/Radwegen anordnen zu können, sind Mindestvoraussetzungen beim Querschnitt einzuhalten. Entlang der Straße Hohe Kiefer sind diese baulichen Voraussetzungen jedoch nicht gegeben. Hierfür wären umfangreiche bauliche Erweiterungen und Eingriffe in das Straßenbegleitgrün erforderlich. Unverändert schlecht bliebe die Verkehrssicherheit dieses Zweirichtungs-Radweges, beispielsweise an den Einmündungen von Lange Reihe und Am Fuchsbau. Mit dem auf der Fahrbahn markierten Schutzstreifen wurde mit relativ geringem Aufwand und geringen Kosten die Problematik des (bisherigen) Zweirichtungs-Radweges verringert. Zudem wurde ein zusätzliches Angebot für Radfahrer geschaffen, da der Gehweg weiterhin mit "Radfahrer frei" beschildert ist.</p>	K
		<p>Kap. 04; 04.3-04.4: - S-Bahntrasse zwischen Berlin-Zehlendorf und Griebnitzsee ist überfällig. Dies ist hier nicht als eine Maßnahme zur Entlastung des Straßenverkehrs vorgesehen.</p>	<p>Die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird.</p>	N
7	12.07.2018	<p>Sonstiges: - Bereits im Jahr 2002 hat die damalige Gemeindevertretung eine erhebliche Zunahme des Verkehrs in Kleinmachnow nicht nur festgestellt und Maßnahmen beschlossen, sondern ferner die weitere negative Entwicklung, d.h. die weitere noch erhebliche Zunahme des Verkehrs voraus gesehen. - Im Jahr 2010 hat ein Lärmaktionsplan des Planungsbüros Richter-Richard auf negative Entwicklungen hingewiesen und in der Unterlage wurden Vorschläge zur Beseitigung/Minderung der Belastungen für die Kleinmachnower aufgelistet, neben Zahlen / Daten und Fakten. - Wenn ich mir die Entwicklung in Kleinmachnow vor Augen führe, habe ich leider zu konstatieren, dass zu keiner Zeit der Versuch unternommen wurde, Werte, Daten und Zahlen in Einklang zu bringen. D.h., ganz einfach ausgedrückt, dass immer und immer wieder Äpfel mit Birnen verglichen werden und daraus folgernd fehlerhafte Maßnahmen / Schritte interpretiert / umgesetzt bzw. beschlossen werden.</p>	<p>Die grundlegende Datenquelle für das IVK ist die gemeindeweite Verkehrserhebung aus dem Jahr 2014. Die ergänzenden Verkehrserhebungen betreffen nur den Bereich der Förster-Funke-Allee. Innerhalb der gemeindeweiten Verkehrserhebung wurden unterschiedliche Messzeiträume betrachtet, die jeweils die höchste Belastung aufweisen. Von einer unloaischen und nicht sinnvollen Maßnahme kann hier</p>	K

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 03; 03.3-03.4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von Seite der Gemeinde müssen Pflegemaßnahmen gegen das Zuwuchern der Verbindungswege zwischen den Straßen geplant werden. - Die Wege sind nach Regen oft schlecht passierbar durch Pfützen und Schlammflöcher. Ein entsprechender Belag sollte aufgebracht werden. Die Bordsteinkanten an den Straßenrändern stehen oft zu hoch. Durch den Belag ist ein entsprechender Ausgleich zu schaffen. - Nicht aufgenommener Durchgang: Ein viel benutzter Durchgangsweg führt von der Straße "Rodelberg" (östlicher Knick am Regenwasser-Sammelbecken) zur "Hohen Kiefer" und endet am Parkplatz gegenüber der Schluppe, die in Verlängerung der Goethestr. vom August-Bebel-Platz zur Hohen Kiefer führt. - Vom Beethovenweg führt ein Verbindungsweg zum Bannwald (in die Ortspläne von Klm eingezeichnet) gegenüber der Schluppe, die in Verlängerung des Offenbachwegs von der Rudolf-Breitscheid-Str. zum Beethovenweg geht. - Die Schluppe von der Märkischen Heide zum Bannwald in Höhe Lupinenschlag ist gesperrt bzw. durch ein Privatgrundstück und Zäune nicht zugänglich. 	<p>Die Gemeinde lässt regelmäßig Pflegemaßnahmen entlang der Schluppenverbindungen durch den Bauhof vornehmen. Dies betrifft allerdings nur öffentliches Grün. Bei privatem Grün, das öffentliche Straßen- und Wegeflächen überwächst, ist der private Eigentümer zuständig und in der Pflicht. Kommt ein privater Eigentümer seiner Pflicht nicht nach, nimmt die Gemeinde Kontakt mit ihm auf, in Einzelfällen erfolgt eine Ersatzvornahme, die dem privaten Eigentümer dann in Rechnung gestellt wird.</p> <p>Die Qualität der Verbindungswege ("Schluppen") ist zwar nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird, allerdings wird ihr Hinweis bzgl. evtl. notwendiger Instandsetzungsarbeiten hausintern weitergeleitet.</p> <p>Die gegebenen Hinweise zu den fehlenden oder fehlerhaften Verbindungswegen werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>H</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
10	30.07.2018	<p>Kap. 07; 07.1-07.2: - Nach dieser Planunterlage wären die Grenzwerte (Ansatz Allgemeines Wohngebiet) für Lärmemissionen im südlichen Meiereifeld (Kamp bis Zehlendorfer Damm) tags und nachts eingehalten. Darüber hinaus gehende Lärmemissionen sind dort nicht dargestellt. Das ist jedoch unzutreffend. - Wir verweisen dazu nur auf die Begründung zum B-Plan Mittebruch aus dem Jahr 2018. Dort heißt es auf Seite 29 im Ergebnis einer Lärmberechnung: "Daraus ergeben sich Lärmpegel auf den anliegenden Grundstücken, die die Orientierungswerte nach DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" erheblich überschreiten. Am Meiereifeld werden die Werte für ein Allgemeines Wohngebiet (55 dB Tags / 45 dB Nachts) bei freier Schallausbreitung erst in 28 m Entfernung von der Fahrbahnmitte erreicht, diese Linie liegt etwa in der Hälfte der Grundstückstiefe. In der FFA ergibt sich ein ähnliches Bild, hier werden diese Werte bei freier Schallausbreitung in 37 m Entfernung von der Straßenmitte erreicht. Aufgrund des großzügigeren Straßenraums ist das etwa in der Mitte der Grundstückstiefe. Die höchste Lärmbelastung ist jedoch am Zehlendorfer Damm gegeben." - Die zu Ziff. 07. Lärm ausgelegten Pläne sind daher - vorsichtig ausgedrückt - unrichtig. Es ist auch nicht nachvollziehbar, auf welchen Anknüpfungstatsachen diese Pläne beruhen. Die Pläne sind nicht als Grundlage für eine Verkehrsplanung in diesem Bereich geeignet. Denn die schon jetzt über den Grenzwerten liegenden Emissionen bleiben schlicht unberücksichtigt.</p>	<p>Grundlage der Plandarstellung ist die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahr 2017. Die hier aufgeführten Daten sind die flächendeckend aktuellsten Daten zu Lärmmissionen. Eine Überlagerung von einzelnen Lärmberechnungen im Gemeindegebiet mit unterschiedlichen Datengrundlagen und zu unterschiedlichen Zeitpunkten wird daher nicht vorgenommen. Die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt berücksichtigt dabei Straßen mit > 8.200 Kfz/Tag und gibt somit Hinweise auf die Belastungsachsen in Kleinmachnow. Dennoch werden auch andere Straßen indirekt berücksichtigt, indem die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2, welcher neben den Belastungsachsen auch Verdachtsbereiche beinhaltet, bei der Identifizierung von Handlungsbereichen und Erarbeitung von Maßnahmen berücksichtigt werden.</p>	Z
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: Fortsetzung - Diese Einschätzung greift erst recht, wenn man nicht nur die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (WA) berücksichtigt, sondern die strengeren Grenzwerte für ein reines Wohngebiet (WR), wie es im Flächennutzungsplan für die westliche Seite des Meiereifelds bis zum Kamp ausgewiesen ist. Wie Sie wissen, ist der B-Plan Mittebruch, der diese bisherige Ausweisung als reines Wohngebiet (WR) unter Übergehung unserer dagegen erhobenen Einwendungen aushebeln soll, nicht bestandskräftig.</p>	<p>Unabhängig von der im vorherigen Punkt aufgeführten Abwägung ist der Bebauungsplan KLM-BP-050 "Mittebruch" rechtswirksam, da er am 28.06.2018 im Amtsblatt Nr. 07 öffentlich bekannt gemacht wurde. Der Bebauungsplan KLM-BP-050 "Mittebruch" ist aus dem Flächennutzungsplan Kleinmachnow entwickelt. Während der FNP für einen Teil der Grundstücke am Meiereifeld "reines Wohngebiet" (WR) darstellt, setzt der Bebauungsplan KLM-BP-050 sie als "allgemeines Wohngebiet" (WA) fest, also als die nach der Baunutzungsverordnung (BaunVO) dem WR direkt benachbarte Nutzung. Das Entwicklungsgebot sieht nicht vor, dass stets nur die im FNP dargestellte Nutzungsart festzusetzen ist. Die Inkraftsetzung des B-Planes begegnet daher keinen Bedenken.</p>	K, Z

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 05; 05.8-05.9: - Maßgeblichen Einfluss auf den massiven Durchgangsverkehr in Kleinmachnow haben auch die Verkehrsführungen außerhalb von Kleinmachnow. Schon deshalb dürfte es für ein Verkehrskonzept in Kleinmachnow unerlässlich sein, nicht nur den Status Quo zu berücksichtigen, sondern auch unmittelbar bevorstehende Änderungen, die Einfluss auf den Verkehr in Kleinmachnow haben werden. - Diese dürfte vorliegend zumindest für die sog. Biomalz-Spange gelten, deren Baubeginn unmittelbar bevorsteht. Hier ist zu erwarten, dass sich deren Eröffnung auch auf die Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs in Kleinmachnow auswirkt.</p>	<p>Die benannten Belange sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird. Im Rahmen der weiteren Erarbeitung des IVK werden auch zukünftige Baumaßnahmen betrachtet, die den Verkehr in der Region beeinflussen. Bezüglich der Biomalzspange ist damit zu rechnen, dass nach der Eröffnung die Verkehrsbelastung für Kleinmachnow reduziert werden wird.</p>	<p>N</p>
11	31.07.2018	<p>Kap. 07; 07.1-07.2: - Zum Thema Lärmemissionen fehlen Daten zu der als Hauptverkehrsstraße ausgewiesenen Ernst-Thälmann-Straße. Insbesondere werktags von 6-18 Uhr herrscht hier regelmäßig eine hohe Lärmbelastung. Nachts und sonntags hingegen nicht.</p> <p>Sonstiges: - Gleichzeitig herrscht in der Ernst-Thälmann-Straße in den Phasen hoher Lärmbelastung subjektiv auch eine hohe Feinstaub-Belastung. Zu diesem Problem habe ich keinerlei Plandarstellungen gefunden. - Ein modernes Verkehrskonzept sollte beide Punkte berücksichtigen, wofür zunächst die Erhebung dieser Daten notwendig ist.</p>	<p>Grundlage der Plandarstellung ist die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahr 2017. Die hier aufgeführten Daten sind die aktuellsten, flächendeckend verfügbaren Daten zu Lärmemissionen. Allerdings berücksichtigen sie nur Straßenzüge mit einem Verkehrsaufkommen von > 8.200 Kfz/Tag.</p> <p>Ziel des IVK ist es, die vorliegenden Zahlen und Daten im Sinne der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zu nutzen. Da für die Feinstaubbelastung bisher noch keine Datenbasis bestand, hat die Gemeinde dazu erste Untersuchungen beauftragt, welche in den weiteren Planungsprozess einfließen werden.</p>	<p>N V</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
12	01.08.2018	<p>Kap. 05; 05.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Meiereifeld als Haupterschließungsstraße auszuweisen ist gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken problematisch und ohne eine Wirkungs- und Maßnahmenbetrachtung nicht zielführend. Unter anderem wird auf die RIN 2008 verwiesen. Gemäß RASf 06 leiten sich aus den verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen Anforderungen an die Querschnittsgestaltung ab, die durch das Meiereifeld derzeit nicht erfüllt werden. - Ziel- und Quellverkehr allein machen eine Straße nicht zur Haupterschließungsstraße. Im Wesentlichen geht es um das Ausbauprofil der Straße: Die Fahrbahn ist im fraglichen Bereich nur 5,50-6,00 m breit. Daran schließen sich Gehsteige mit einer Breite von bis zu 1,50 m an. Radweg oder Parkstreifen sind nicht vorhanden. Gemäß RASf 06 empfehlen sich Fahrbahnbreiten von 6,00-6,50 m, Seitenbereiche sollten eine Breite von 2,50 bis 3,00m aufweisen. - Wenn also die verkehrliche Bedeutung des Meiereifelds die Einstufung als Haupterschließungsstraße nach sich ziehen würde (was aus unserer Sicht noch nachgewiesen werden muss bzw. aufgrund der städtebaulichen Merkmale einer Alternativenprüfung bedarf - siehe hierzu auch Absatz 2 des Schreibens), müssen zwangsläufig auch die Nutzungsansprüche der Fußgänger und Radfahrer mit beachtet werden. <p>Kap. 05; 05.1: Fortsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diese würde wiederum unter Beachtung der Seitenräume eine bauliche Umsetzung erforderlich machen, um den Anforderungen der ERA (siehe hierzu unter anderem das dortige Kapitel 2.3) zu genügen. Es ist von der Gemeinde daher zwingend zu prüfen, ob diese Anforderungen umsetzbar und mit der Funktionszuordnung einer Haupterschließungsstraße vereinbar sind. - Eine Satzung der Gemeinde zur Kategorisierung innerörtlicher Straßen, nach welcher diese die Vorteile der Allgemeinheit angemessen berücksichtigend ordnet und ihre Verkehrsbedeutung nach typisierend gliedert, ist mir nicht bekannt. Nur anhand einer Verkehrsmenge sollte keine Funktion einer Straße abgeleitet werden. Sie ist lediglich ein Indikator für eine mögliche Zuordnung. Die Datenquelle wäre zu hinterfragen und weiter, welcher Anteil einer Verkehrsmenge tatsächlich der Erschließungsfunktion zuzuordnen ist und welche Menge in einer nicht gewünschten Verbindungsfunktion liegt. - Die vorgelegte Einstufung von Straßen nach Kategorien ist unzulässig und irreführend. 	<p>Gemäß den Richtlinien zur Integrierten Netzgestaltung (RIN 2008) wurde das Verkehrsnetz auf seine funktionale Gliederung hin untersucht und es wurden inzwischen Verkehrswege bzw. Straßen kategorisiert. Die Straße Meiereifeld verbindet dabei die innerörtlichen Zentralitäten "OdF-Platz/Karl-Marx-Straße" und "Zehlendorfer Damm/Thomas-Müntzer-Damm" und sie sammelt den Verkehr aus untergeordneten Erschließungsstraßen. Damit erfüllt sie die Funktion einer Haupterschließungsstraße. Ebenfalls in der Untersuchung berücksichtigt wurden das städtebauliche und landschaftliche Umfeld. Verkehrsmengen spielen dagegen eine untergeordnete Rolle.</p> <p>Aus der funktionalen Gliederung können sich in einem zweiten Schritt Neubau-, Umbau- und Ausbauerfordernisse ergeben, jedoch immer unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und örtlichen Bedingungen. Gegenstand der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Bestandsdarstellung. Maßnahmen im Rahmen des IVK werden in einer späteren Planungsphase erarbeitet.</p> <p>Eine Satzung, nach der innerörtliche Straßen einer bestimmten Kategorie zugeordnet sind, besteht nicht. Inzwischen liegt der Gemeindevertretung aber mit DS-Nr. 088/18 zur Sitzung am 20.09.2018 ein Vorschlag zu gemeindeweiten Leitzielen für die kommunale Verkehrsplanung vor. Darunter findet sich auch ein Vorschlag zur Kategorisierung der Straßen.</p> <p>Die hier in Rede stehende Bestandsdarstellung berücksichtigt die Darstellungen des Flächennutzungsplanes zu Straßenkategorien. Sie greift auch die Straßenklassifizierung auf, welche als Datengrundlage in DS-Nr. 089/17 vom 13.07.2017 zum Ausbau barrierefreier Gehwege angewendet wurde.</p>	Z

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 05; 05.8-05.9:</p> <ul style="list-style-type: none"> - das übergeordnete südliche Regionalstraßennetz fehlt - Maßgeblichen Einfluss auf den erheblichen Durchgangsverkehr in Kleinmachnow haben die ungehinderten Heranföhrungen von Verkehr nach Kleinmachnow. Dies zeigt sich deutlich im integrierten Flächennutzplan für die Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf. Ein Verkehrskonzept für Kleinmachnow mit dem Ziel, diese Strömungen umzulenken, wird deshalb unerlässlich sein. <p>Dabei sind nicht nur die gegenwärtigen innerörtlichen Straßenführungen zu berücksichtigen, sondern auch die regional unmittelbar bevorstehenden Änderungen, welche Einfluss auf den Verkehr in Kleinmachnow haben werden. Mit der Anbindung dieses neuen Schnellstraßennetzes werden sich die Verkehrsströme maßgeblich auf den Durchgangsverkehr in Kleinmachnow auswirken. So ist etwa unter anderem die L 76 im Bereich entwidemt und durch die L 40 ersetzt sowie demnächst über die sogenannte "Biomalspange" angebunden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deshalb ist der Karte "Straßennetz" auch eine Karte mit dem südlichen Schnellstraßennetz anzufügen. 	<p>Das übergeordnete südliche Regionalstraßennetz ist in Plandarstellung 05.8 enthalten.</p> <p>Die benannten bevorstehenden Änderungen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird.</p> <p>Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses werden auch zukünftige Baumaßnahmen betrachtet, die den Verkehr in der Region beeinflussen.</p> <p>Bezüglich der "Biomalspange" ist u.a. damit zu rechnen, dass nach der Eröffnung die Verkehrsbelastung für Kleinmachnow reduziert werden wird.</p> <p>Ihr Hinweis bezüglich des südlichen Schnellstraßennetzes wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>K, N</p>
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach vorliegender Plangrundlage scheinen die Grenzwerte für Allgemeines und Reines Wohngebiet für Lärmemissionen im Meiereifeld tags und nachts eingehalten. Diese verfälschte Darstellung ist unzulässig und irreföhrend. - Grundlage für die Ausführungen zum Lärm sollte der Lärmaktionsplan für Kleinmachnow von Richter-Richard sein, aus dem Jahr 2010. Darin gibt es im Abschnitt 9 eine stattliche Reihe von Straßen, welche als Lärm- und Verdachtsbereiche benannt sind, verbunden mit einem Maßnahmenkatalog zur Eindämmung der gefährdenden Ursachen. Als Zeitplan zur Umsetzung hat man das Jahr 2015 ausgewiesen. - Unter anderen nenne ich das Problemfeld Meiereifeld als Verdachtsbereich, Seite 141, siehe Anlage als Auszug. Die Maßnahmenvorschläge zur Lärmmindeurng sind bisher nicht begonnen. Die einzelnen Maßnahmen in ihrer Wirkung für Kleinmachnow, Seite 187, siehe Anlage als Auszug, sind womöglich in Vergessenheit geraten. Sie sind jedoch insgesamt für ein integriertes Verkehrskonzept von wesentlicher Bedeutung und daher zwingende Grundlage. - In der Ziffer 08.Lärm fehlen diese. Diese Pläne sind daher - zurückhaltend formuliert - unvollständig und deshalb irreföhrend. Die vorliegenden Pläne sind noch nicht als Grundlage für eine Verkehrsplanung geeignet. Denn die längt über den Grenzwerten liegenden Emissionen bleiben unberücksichtigt. 	<p>Grundlage der Plandarstellung ist die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahr 2017. Die hier aufgeführten Daten sind die aktuellsten, flächendeckend verfügbaren Daten zu Lärmimissionen. Die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt berücksichtigt dabei Straßen mit > 8.200 Kfz/Tag und gibt somit Hinweise auf die Belastungsachsen in Kleinmachnow.</p> <p>Die von Ihnen benannten Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird.</p> <p>Auf die Frage, inwieweit Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2 bereits umgesetzt wurden, wird im weiteren Planungsprozess bei der Betrachtung möglicher Maßnahmen, unter Abwägung der verkehrlichen Belange, eingegangen.</p>	<p>N, Z</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
13	01.08.2018	<p>Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einen Plan 05.5 habe ich in der Auslage nicht gefunden. - Sind die Angaben in den Plänen 05.4 und 05.6 für den Stahnsdorfer Damm Zählungen/Messungen oder Berechnungen aus 2014? Sind die Frequentierungen des Paketverteilzentrums im Europarc berücksichtigt? - Die Pläne 07.1 und 07.2 enthalten Lärmpegelangaben aus 2017. Sind sie technisch gemessen oder gerechnet? 	<p>Die Planunterlage 05.5 ist das Erläuterungsblatt zur Plandarstellung "Kfz-Verkehr" und lag sowohl in analoger als auch digitaler Form aus. Die Angaben der DTVw für den Stahnsdorfer Damm sind während der gemeindeweiten Verkehrserhebung 2014 erhoben worden. Das Paketverteilzentrum wurde 2016 eröffnet. Daher ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das DHL-Paketverteilzentrum nicht berücksichtigt. Die in den Plänen 07.1 und 07.2 enthaltenen Lärmpegelangaben aus dem Jahr 2017 sind vom Landesumweltamt anhand verschiedener Ausgangsdaten berechnet worden.</p>	K
		<p>Sonstiges:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Pläne des IVK machen deutlich, dass der Westen unserer Gemeinde hinsichtlich der Entlastung der Kreuzung Stolper Weg/ Hohe Kiefer/ Stahnsdorfer Damm verkehrlich dringend aufzuwerten ist. Wenn die o.a. Kreuzung einmal ausfallen sollte, was dann? - Teilweise kilometerweite Umwege durch Wohnstraßen sind dann erforderlich (siehe Stellungnahme vom 16.12.2016). Es gibt meinerseits mehr Hinweise, dass auf eine Straßenverbindung zwischen "Dreilindener Weg" und "Rudolf-Breitscheid-Straße" oder "An der Stammbahn" nicht mehr verzichtet werden kann. Warum gibt es seitens der Gemeinde keine Erklärungen oder Begründungen, warum diesem Vorschlag nicht gefolgt werden kann. Das Wassergewinnungsgebiet lässt sich sichern. - Auch für die Zu- und Abfahrt von Polizei/Rettungs-/Schutzfahrzeug ist dieser Verkehrsweg sinnvoll und für Fahrwegverkürzungen nötig. - Die erforderlichen Investitionsmittel könnten u.a. aus dem Planungsgewinn des FATH-Geländes fließen. Schätzungsweise sollen dort nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 8.000 m² Gewerbebaufläche in Wohnbaufläche gewandelt werden. Die Mehreinnahmen betragen rund 2,0 Mio. €. Die Bauaufwendungen einschließlich Anliegerbeiträge belaufen sich für die komplette vorgeschlagene zweispurige Straße mit Geh- und Radweg sowie allen Ver- und Versorgungsleitungen einschließlich Bodenerwerb und Planungen auf voraussichtlich weniger als 2,0 Mio. €. 	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird. Die gegebenen Hinweise werden aufgenommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	K, N
		<p>Kap. 07, 07.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die entsprechende Straßenverbindung könnte aus Lärmschutzgründen (Plan 07.1) mindestens halbseitig bebaut werden. Damit kann dem Siedlungsdruck auf Kleinmachnow besser entsprochen werden als durch Vernichtung von Wald- oder anderen Grünflächen. 	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird.</p>	K, N

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 04: - Eine beabsichtigte Wiederherstellung der "Stammbahn" wird voll unterstützt. Zwei einzurichtende Haltepunkte "Adam-Kuckhoff-Platz" und "Europarc" sind sinnvoll. Letzterer bedient vor allem den Süden und Westen der Gemeinde auch über die zu errichtende Sammelstraße gemäß Punkt 1.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung, in welcher nur auf die Darstellung des Bestandes eingegangen wird.</p>	<p>K, N</p>
14	01.08.2018	<p>Kap. 05; 05.4-05.7: - Die Darstellung 05.4 sollte ergänzt werden um den DTVw auf der A115 (>70.000 Kfz/Werktag). Die Kapazität und Belastung der Autobahn ist auch für das IVK von Bedeutung. - Die Darstellungen und Erläuterungen sollten um die zum Beispiel in der Verkehrszählung 2014 erfassten Anteile des Durchgangsverkehrs ergänzt werden. Da sich ein Großteil des Verkehrs an den Schnittstellen Kleinmachnows als Quell- und Zielverkehr herausgestellt hat, lassen sich hieraus wichtige Rückschlüsse auf die durchschnittliche, insgesamt damit nicht unerhebliche Verkehrsbelastung in den Nebenstraßen ziehen.</p>	<p>Die gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>P,L,E</p>
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: - Die in den Punkten 07.1 und 07.2 verwendeten Lärmkarten sind absolut ungeeignet, den Straßenverkehrslärm in Kleinmachnow fachgerecht widerzugeben. Bis zur Bereitstellung korrekter Lärmkarten sind die Lärmkartierungen aus dem Jahr 2012 wesentlich realitätsnäher. - Das LfU Brandenburg hat für die Lärmkartierung 2017 vielerorts zu niedrige Verkehrszahlen als Ausgangsbasis genutzt und damit gegenüber der Lärmkartierung 2012 trotz gewachsener Verkehrsdichten und angewachsenen Lärms in der Lärmkartierung 2017 eine im Vergleich zu 2012 deutlich zurückgegangene Belästigung durch Verkehrslärm "ausgewiesen". - Hinzu kommt, dass seitens des LfU mit der jüngsten Lärmkartierung gegen EU- und Bundesrecht verstoßen wurde. So müssen für Ballungsräume mit über 100.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro km² nicht nur Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr, sondern auch die sonstigen Straßen berücksichtigt werden. Ballungsräume enden nicht an Gemeinde- oder Landesgrenzen! (§§ 47b, 47c BImSchG, § 4 der 34. BImSchV).</p>	<p>Grundlage der Plandarstellung ist die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahr 2017. Die hier aufgeführten Daten sind die aktuellsten, flächendeckend verfügbaren Daten zu Lärmmissionen. Grundlage für die Zahlen sind u.a. die Verkehrszahlen aus der gemeindeweiten Verkehrszählung aus dem Jahr 2014. Die Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt berücksichtigt dabei Straßen mit > 8.200 Kfz/Tag und gibt somit Hinweise auf die Belastungsachsen in Kleinmachnow. Inwieweit die Lärmkartierung gegen EU- und Bundesrecht verstößt oder nicht, ist nicht Bestandteil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung. Es werden lediglich</p>	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: Fortsetzung</p> <p>- Beispielsweise 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: http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/laermenschutz/laermsh/umfangSH.html)</p> <p>- Kleinmachnow hat eine Bevölkerungsdichte von fast 1.800 Ew/km², auch Teltow hat eine Dichte von über 1.000Ew/km². Beide Gemeindem grenzen nahtlos an die dicht besiedelten Gebiete von Berlin-Steglitz-Zehlendorf an. Und ""Stahnsdorfer Ort" dürfte definitionsgemäß auch noch Teil des Ballungsraumes Berlin sein, da hier die Siedlungsflächen ebenfalls über 1.000 Ew/km² aufweisen.</p> <p>- Insgesamt ist vom LfU also allein im Raum-Teltow-Stahnsdorf-Kleinmachnow die Lärmbelastung durch Straßenverkehr für ca. 60.000 Einwohner (!!) rechtswidrig, unzureichend und insbesondere viel zu niedrig modelliert worden.</p> <p>- Stellungnahme Abb.1: 2012 war Kleinmachnow 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 20121 noch östlich über den Schleusenweg hinaus, reicht diese 2017 nur noch bis an das Westende der Märkischen Heide. Ein Lärmwunder!</p>	<p>die aktuellsten verfügbaren Daten aus dieser als Datengrundlage genutzt.</p> <p>Die Ergebnisse bzw. Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2 werden im weiteren Planungsprozess bei der Betrachtung möglicher Maßnahmen, unter Abwägung u. a. der verkehrlichen Belange, berücksichtigt.</p>	<p>K, N, Z</p>
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: Fortsetzung</p> <p>- Stellungnahme Abb.2: Noch deutlich 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 A115 bei Albrechts Teerofen bzw. auch an der Grenze Kleinmachnow-Berlin am Zehlendorfer Kreuz).</p> <p>-Durch die neuen Daten vom LfU ist offensichtlich bis auf die Berücksichtigung des Zehlendorfer Damms von der FFA bis zur Gemeindegrenze (Machnower Straße) nichts Signifikantes geändert worden. Der Lärm wird vom LfU immer noch gegen die Regeln "kleingerechnet" - wenn er denn überhaupt berechnet wird: Für alle sonstigen Straßen, wie sie 2012 noch berücksichtigt fanden, wurde der Lärm durch das LfU rechtswidrig ignoriert.</p> <p>- Im Übrigen dürfte es sich bei den Darstellungen in den Karten 07.1 und 07.2 nicht um Lärmmissionen, sondern um Lärmimmissionen handeln.</p>	<p>Die gegebenen Hinweise zur Begrifflichkeit werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>P, L, E</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 07; 07.1-07.2: Fortsetzung</p> <p>- Eher unbesonnen ist jedoch in Anbetracht der mangelhaften Qualität dieser Karten die darin enthaltene Behauptung, bei den grün umrandeten Flächen würde es sich um "Bereiche mit geringer anzunehmenden Pegelbereichen aufgrund fehlender Berücksichtigung von Lärmschutzwänden bei der Lärmkartierung des LfU" handeln. Angesichts der extremen Untertreibung der Lärmimmissionen seitens des LfU kann man nur attestieren, dass außerhalb der winzigen grün umrandeten Bereiche gemeindeweit von deutlich höher anzunehmenden Lärmpegeln auszugehen ist.</p> <p>- Für eine erste, deutliche Vervollständigung der Lärmkartierung und eine Heilung der Rechtswidrigkeit können die um die Verkehrsströme auf der A115 ergänzte Karten und Erläuterungen zur Verkehrsbelastung (05.1 bis 05.7) als Modell-Basis verwendet werden.</p>	<p>Inwieweit mit höher anzunehmenden Werten außerhalb der kartierten Lärmimmissionen zu rechnen ist, kann nicht bewertet werden, da lediglich Lärmpegel für die kartierten Straßen mit > 8.200 Kfz/Tag vorliegen.</p> <p>Inwieweit die Lärmkartierung des Landesamtes rechtlich zu heilen ist, ist nicht Bestandteil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum IVK.</p> <p>Dennoch werden auch andere Straßen indirekt berücksichtigt, indem die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2, welcher neben den Belastungsachsen auch Verdachtsbereiche beinhaltet, bei der Identifizierung von Handlungsbereichen und Erarbeitung von Maßnahmen berücksichtigt werden.</p>	<p>K, N</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
15	13.08.2018	<p>Kap. 03; 03.1: "Die in der Anlage 03. Radverkehr dargestellte Führungsform, S. 1 der Unterlagen, ist nicht korrekt"</p> <ul style="list-style-type: none"> - es sollte prinzipiell zwischen Radwegen, getrennten Rad- und Fußwegen, Gemeinsamen Geh-/Radwegen sowie Gehwegen mit Zusatzbeschilderung Radfahrer frei unterschieden werden - ein Gehweg mit Radfahrer frei (blaue gestrichelte Linien) ist zwar für Radfahrende zugelassen, kann aber so wie im Text rechts oben nicht benannt werden, da dies nicht StVO-konform ist. - die Benutzungspflicht am Zehlendorfer Damm wurde mit Rechtskraft des Urteils des OVG Berlin Brandenburg aufgehoben. Auch wenn die Beschilderung noch vorhanden ist, kann dies im Plan nicht mehr so dargestellt werden. Es handelt sich zukünftig um einen Gehweg. Sollte eine Beschilderung mit Radfahrer frei ermöglicht werden (dies wird vom ADFC für mindestens drei Jahre Erprobungszeit gefordert), so wäre dies dann ggf. als Gehweg mit Radfahrer frei zu markieren. Ggf. ist eine *-Ergänzungseintrag sinnvoll. - Der bisher benutzungspflichtige Radweg im Europarc wurde gem. Mitteilung der unteren Straßenverkehrsbehörde aufgehoben, so dass hier eine andere Kenntlichmachung erforderlich wird. - Als Radwege ohne Benutzungspflicht sind mir im Gemeindegebiet Kleinmachnow die Ernst-Thälmann-Str. (Abschnitt Steinweg bis Hohe Kiefer) bekannt. Da dort keine Beschilderung als Gehweg aufgestellt wurde, handelt es sich weiterhin formal um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg. Ich bitte um Korrektur. Auf Gehwegen mit Radfahrer frei besteht nach der StVO die Forderung nach Schrittgeschwindigkeit. Insofern bitte ich Sie, Gehwege mit Radfahrer frei mit einer anderen farblichen Markierung in die Planungen zu übernehmen. - Zwischen Im Tal und der Oderstr. in Teltow befindet sich ein Radweg, der nicht in dem Plan berücksichtigt wurde. - Der gemeinsame Geh-/Radweg von der Wendeschleife Stahnsdorfer Damm in Richtung Wannsee ist im Plan nicht berücksichtigt worden. 	<p>Die gegebenen Hinweise zu den Radwegen werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p> <p>Bezüglich des Zehlendorfer Damms ist der Sachverhalt so, dass zum jetzigen Zeitpunkt der gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radweg benutzungspflichtig ist. Daher wird die Darstellung nicht verändert, sondern lediglich um einen *-Ergänzungseintrag erweitert.</p> <p>Der gemeinsame Geh-/Radweg von der Wendeschleife Stahnsdorfer Damm in Richtung Wannsee ist im Plan nicht berücksichtigt, da es sich nicht um einen straßenbegleitenden Radweg (s. Titel der Plandarstellung) handelt.</p>	<p>P,L,E</p> <p>L</p> <p>Z</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 02; 02.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf Seite 1 der Anlage sind Gehwege (ggf. mit Radfahrer frei) nicht besonders eindeutig mit aufgeführt bzw. schlecht als eigene Farbe grau = Betonpflaster erkennbar. Teilweise bestehen gerade auf Gehwegen massive Setzungserscheinungen und Schäden. . Plattenbelag des Gehwegs am Zehlendorfer Damm zwischen Machnower Busch u. Ernst-Thälmann-Str. Richtung Süd ist nicht mit der Farbe grau ausgewiesen, in diesem Abschnitt liegt m.E. auch noch Plattenbelag auf dem Radweg vor. - Für Gehwege sollte von einer Mindestbreite von 1,5 m, Regellaß 2,0 m ausgegangen werden, da nur bei mind. 1,5 m zwei Personen begegnen können und ein Nebeneinanderlaufen auf Gehwegen nur bei 2 m sachgerecht möglich ist. - Da seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde eine entsprechende Beschilderung "Gehweg - Radfahrer frei" derzeit nur zugelassen wird, wenn die Mindestbreite i.H.v. 2,5 m gegeben sein soll bzw. eine Untermaßigkeit von Wegen für den Fußverkehr bzw. gemeinsamen Wegen in verschiedenen Bereichen in Kleinmachnow gegeben ist, würde ich es begrüßen, wenn eine separate Karte mit der Ausweisung der Gehwegbreiten an den Haupttrouten (Gehwegplatten/Betonpflaster) mit erstellt werden kann. Ggf. kann auch eine Liste mit Angaben der Breiten in den einzelnen Abschnitten berücksichtigt werden. 	<p>Die Hinweise bzgl. der Farbgebung sowie des Plattenbelags am Zehlendorfer Damm werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p> <p>Eine Darstellung von Gehwegbreiten ist derzeit nicht möglich. Bei der Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen im späteren Planungsprozess werden diese jedoch im Einzelfall betrachtet werden.</p>	<p>P</p> <p>N</p>
		<p>Sonstiges:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die bereits vorhandenen und geplanten Verkehrswege entlang der Teltowkanalae sind als Gehwege mit Radfahrer frei in den Planungen gar nicht dargestellt. - Die bekannten öffentlich zugänglichen Waldwege (vergl. Open-Street-Map) sowie der Mauerradweg über Wolfswerder sind nicht in den Plänen berücksichtigt. Besonders die Wege im Bereich Bannwald sind für den Schüler- und Fußverkehr von großer Bedeutung und sollten mit berücksichtigt werden. - Es wäre sehr wünschenswert, wenn diese Wege in einem Plan mit aufgenommen werden könnten, da sie auch besonders für zu Fuß gehende und Radfahrende von Bedeutung sind. Dazu wäre ein Qualitätseinstufung/Materialart und Angabe der Breite der Wege wünschenswert. 	<p>Die geplanten und vorhandenen Verkehrswege entlang der Teltowkanalae, Waldwege sowie der Mauerweg sind im Plan nicht berücksichtigt, da es sich nicht um straßenbegleitende Geh- bzw. Radwege handelt (s. Titel der Plandarstellungen). Hierzu bereitet die Verwaltung derzeit in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf die Erarbeitung ein regionales Rad-, Wander- und Reitwegekonzept vor. Die Ergebnisse dessen werden im späteren Planungsprozess berücksichtigt werden.</p>	<p>N, H</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 03; 03.4-03.5:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Schluppen sind wichtige Querverbindungen zwischen den verschiedenen Straßen und entsprechend auch unterschiedlicher Qualität im Schulwegbereich sehr wichtige Verbindungen. - Die Absenkung von Bordsteinen, die Befestigung der Wege bzw. ihre Breite und Qualität sollte mit berücksichtigt werden, damit entsprechende Grundlagen für die Ermittlung des Bedarfs bereits vorrätig sind. - Nr. 68 ist im Abschnitt zwischen Albert-Einstein-Ring (Ost u. West, sogenannter „Walk of Stars“) keine Schluppe sondern ein „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ und sollte in Anlage 3 – Blatt 1 aufgenommen werden. Der westliche Teil ist m.E. eine normale private Erschließungsstraße, eine Schluppe dort ist mir nicht bekannt. - Der im Besitz der Gemeinde befindliche Weg am Stahnsdorfer Damm / Kreisverkehr Albert-Einstein-Ring Nord zum „Checkpoint Bravo“ sollte mit aufgenommen werden. - Die mit Nr. 74 benannte Schluppe ist ein über Privatflächen ausgeschilderter getrennter / gemeinsamer Geh-/Radweg und abweichend von der Zeichnung im Plan an den Mauerradweg (Berlin) angeschlossen. Dieser Abschnitt sollte entsprechend auch unter Seite 1 - Radverkehr berücksichtigt werden. - In Anlage füge ich Ihnen den mir bekannten Schluppenplan bei, der einmal vom Heimatverein erstellt wurde, mit der Bitte um Prüfung, ob alle Schluppen Ihrerseits übernommen wurden. 	<p>Eine Erhebung des Zustandes von allen Verbindungswegen ist derzeit nicht möglich. Qualitative Mängel werden nach Anzeige fortlaufend von der Verwaltung, Fachdienst Tiefbau/Gemeindegrün/Stadtwirtschaft, aufgearbeitet und Instandsetzungsmaßnahmen veranlasst. Die gegebenen Hinweise zu den fehlenden oder fehlerhaften Verbindungswegen werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>N</p> <p>P, L, E</p>
		<p>Sonstiges: <i>„Übersichtsplan der Verkehrswege / Anbindung an Verkehrswege der angrenzenden Kommunen / geplante Schnellradverbindungen in Berlin und Potsdam“</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus den diversen Plänen gehen nicht die Anschlusspläne/Verkehrswege der Kommunen Berlin, Stahnsdorf und Teltow hervor. Für das Verständnis eines Netzbildes ist es von wesentlicher Bedeutung, dass diese Wege zumindest in einem Plan mit berücksichtigt werden, da der Überblick auf die Netzfunktionen sonst nicht gegeben sind. - Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat für den Ausbau der Schnellradrouten bereits Machbarkeitsuntersuchungen für zwei wichtige Routen an die Region TKS beauftragt. Dabei handelt es sich einerseits um die für Kleinmachnow wichtige Route Kronprinzessinnenweg – Königsweg bis nach Steinstücken / Anschluss Schnellradroute Potsdam / Bernhard-Beier-Str. nach P.-Babelsberg. Weiterhin ist die Teltowkanal-Route beauftragt, die in der Netzfunktion den Anschluss nach Teltow sowie nach Kleinmachnow (am Augustinum) langfristig bedeuten könnte. 	<p>In Plan 05.8 (Regionaler Verkehr) sind die Anschlüsse nach Berlin, Stahnsdorf und Teltow dargestellt. Bezüglich der Radwege in die Region bereitet die Verwaltung derzeit in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf die Erarbeitung ein regionales Rad-, Wander- und Reitwegekonzept vor. Die Ergebnisse dessen werden im späteren Planungsprozess berücksichtigt werden. Bezüglich der geplanten Schnellradrouten werden keine Aussagen getroffen, da im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung lediglich die Bestandsdarstellungen betrachtet werden.</p>	<p>V</p> <p>N</p> <p>N</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Kap. 04; 04.1-04.4:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Buslinie 101 sollte im Plan mit aufgenommen werden (Haltestellen sind ja bereits enthalten). - Haltestellen der Buslinie 620 sowie Buslinie X1 an der Rammrathbrücke sollten aufgenommen werden, da noch Erschließungsfunktion für Kleinmachnow gegeben ist. - Die Führung der Buslinien 628 / 629 hat sich geändert, Angabe zu Bedienung und im Plan sollte angepasst werden. - Ergänzend zu S. 1 sollte die Bedienung der jeweiligen Einzugskreise im 10/20/30-min-Takt in separatem Plan ausgewiesen werden, da nur so die Qualität der Anbindung erfasst werden kann. - Die Busanbindung von Dreilinden hat sich deutlich verschlechtert, da nach meinen Recherchen der 628 nur noch 2-3 x täglich zur Waldschänke bedient. - Auf S. 4 werden der S-Bahnhof „Teltow Stadt“ und Regionalbahnhof „Teltow Bahnhof“ nicht korrekt benannt (Verwechslungsgefahr) - Der Regionalbahnhof Potsdam-Medienstadt sollte mit aufgenommen werden, da Umsteigepunkt zum RE 7 zum Busnetz TKS nach Kleinmachnow via Waldschänke im VBB-Angebot. - Auf S. 5 in der Tabelle wird der RE 3 Halle (Saale) über Jüterbog – Berlin Hbf. sowie RE 4 Jüterbog – Rathenow jeweils stündlich ausgewiesen. Der Regionalbahnanschluss wird aber nur im Wechsel angeboten, da zwischen 00.30 und 5.30 Uhr der RE 4 nicht am Bahnhof Teltow anhält und am Tage der RE 3 nicht am Bahnhof Teltow anhält (großes Ärgernis!). 	<p>Die gegebenen Hinweise zum öffentlichen Verkehr werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p> <p>Die Darstellungsmöglichkeiten der Taktung in einem eigenständigen Plan wird geprüft.</p> <p>Die Busanbindung von Dreilinden hat sich nicht verschlechtert. Der Bus 628 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel am 05.07.2018 außerhalb der Schulferien unter der Woche 4x täglich (davon dreimal im Schülerverkehr) zur Waldschänke. Zuvor verkehrte dieser Bus in etwa genauso häufig, allerdings außerhalb des Schülerverkehrs nur als Rufbus. Das Rufbus-Angebot konnte vonseiten der regiobus PM GmbH aufgrund mangelnder Angebote jedoch nicht aufrecht erhalten werden.</p>	<p>P, L, E</p> <p>P, L, E</p> <p>Z</p>
		<p>Sonstiges: <i>Verkehrsbrennpunkte / Unfälle mit Personenschäden</i></p> <p>- Es sollten die von der Polizei aufgenommenen Unfälle mit Personenschäden in den Unterlagen mit eigenen Grafiken aufgenommen werden. Gerne kann ich Ihnen dazu den Ansprechpartner bei der Polizeidirektion West benennen bzw. klären, ob ich die hier bereits vorhandenen Daten an Sie weitergeben darf.</p>	<p>Die Aufnahme einer Plandarstellung zu den Verkehrsunfällen ist zweifellos sinnvoll und bereits in Arbeit. Die aktuellsten Daten der Polizeiinspektion Potsdam konnten jedoch u. a. aus systemadministrativen Gründen nur verzögert bereitgestellt und eingearbeitet werden. Die Ergebnisse werden deshalb erst im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.</p>	<p>V</p>
		<p>Sonstiges: <i>Qualität des Verkehrsnetzes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wäre aus hiesiger Sicht zumindest eine Untersuchung der Qualität vorhandener wichtiger Verkehrswege – insb. befestigter Gehwege und Radverkehrsanlagen – erforderlich, da die Wege aufgrund des Alters und der Bauweise (Betonpflaster, Platten) teilweise bereits erhebliche Setzungen aufweisen, die Stolpergefahren (quer u. längs) bzw. bei Radnutzung starke Erschütterungen in Längsrichtungen aufweisen. - Eine qualitative Befahrung durch einen entsprechenden Dienstleister wäre wünschenswert. 	<p>Eine Erhebung neuer Zahlen und Daten ist aufgrund personeller sowie zeitlicher Kapazitäten nicht möglich. Zuletzt im Jahr 2017 fasste die Gemeindevertretung einen Beschluss zum Ausbau barrierefreier Gehwege, welcher auch Angaben zu der Qualität der Wege beinhaltet. Die Ergebnisse und sich daraus ergebende Maßnahmen sind jedoch nicht Teil der Bestandsdarstellung, auf welche sich die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht.</p>	<p>N</p>

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	weitere Bearbeitung
		<p>Sonstiges: <i>Reinigung der Wege</i> - Es sollte ein Plan der durch die Straßenreinigungssatzung geregelten Winter- und Sommerreinigung der Verkehrswege durch die Gemeinde mit erstellt werden.</p>	<p>Ein Plan für die Straßenreinigungssatzung existiert, Inwiefern dieser in die Bestandsanalyse integriert werden kann, wird geprüft.</p>	<p>H</p>
		<p>Sonstiges: <i>Zukünftiges Verkehrsnetz</i> - Aus den Unterlagen geht nur der Bestand an Verkehrsanlagen hervor.</p>	<p>Die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich tatsächlich nur auf die Darstellung des Bestandes, weitere Darstellungen folgen in den nächsten Schritten.</p>	<p>K</p>
		<p>Sonstiges: Es bleibt unklar, welche zukünftigen Standards die Gemeinde Kleinmachnow für die einzelnen Wege sich selbst setzen möchte bzw. aus Gründen der rechtlichen Vorgaben einzuhalten hat - und damit auch der potentielle Investitionsbedarf im Umbau / Erweiterung der Wegeflächen sowie des anstehenden Sanierungsbedarfs.</p>	<p>Zielvorgaben bzw. zukünftige Maßnahmen sind nicht Teil der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>	<p>K</p>