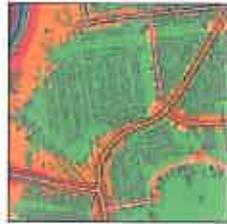


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

# Gemeinde Kleinmachnow Lärmaktionsplan 2013

*Arbeitsstand: 2013-05-13*





# Gemeinde Kleinmachnow Lärmaktionsplan 2013

Entwurf

im Auftrag der

Gemeinde Kleinmachnow

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard  
Christine Kobuhs  
Andreas Sommer

Akustische Berechnungen:

Akustikbüro Stegmeier, Berlin

Berlin, Mai 2013

## INHALTSVERZEICHNIS

### Gliederung nach Anhang V EG-Umgebungs-lärmrichtlinie

A.	ANLASS UND VORGEHENSWEISE	1
1.	Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans.....	1
2.	Planungsstrategie zur Lärminderung.....	2
3.	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung .....	4
4.	Fördermöglichkeiten .....	5
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	6
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen .....	6
2.	Zuständige Behörde .....	11
3.	Der rechtliche Hintergrund.....	12
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR .....	15
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten.....	17
5.1	Schallimmissionsplan 2010.....	17
5.1.1	Ermittlung der lärmbelasteten Gebäude .....	22
5.1.2	Identifizierung von Belastungsachsen und Lärmkonfliktbereichen .....	25
5.1.3	Gebiete mit erhöhtem Handlungsbedarf.....	29
5.1.4	Gebiete geringfügig unterhalb kritischer Werte .....	35
5.1.5	Freiräume mit besonderer Ruhe .....	38
5.2	Lärmkartierung 2012 .....	42
5.2.1	Straßenverkehr .....	42
5.2.2	Flugverkehr .....	46
5.2.3	Identifizierung von Belastungsachsen .....	49
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen.....	53
6.1	Schallimmissionsplan 2010.....	53
6.2	Strategische Lärmkarten 2012 .....	53
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Art. 8 (7) ULR.....	56
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung.....	59
8.1	Vermeidung von Schallemissionen .....	59
8.1.1	Stadtentwicklung.....	59
8.1.2	Maßnahmen im Verkehrssystem .....	73
8.1.3	Förderung des Fußgängerverkehrs.....	76
8.1.4	Förderung des Fahrradverkehrs.....	81
8.1.5	Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).....	92
8.1.6	Förderung multimodaler Verkehre .....	100
8.2	Verminderung von Schallemissionen .....	102
8.2.1	Verlangsamung des Kfz-Verkehrs.....	102
8.2.2	Verstetigung des Kfz-Verkehrs .....	110
8.2.3	Straßenzustandsverbesserung.....	112
8.2.4	Verminderung von Lärmemissionen - Optimierung der Verkehrsleistung .....	113

8.2.5	Verminderung von Schallemissionen - Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge.....	116
8.3	Verlagerung von Schallemissionen .....	117
8.3.1	Verlagerung von Schallemissionen - Bündelung von Kfz-Verkehren .....	117
8.3.2	Verlagerung von Schallemissionen - Verlagerung von Kfz-Strömen.....	117
8.3.3	Verlagerung von Schallemissionen - Lenkung des Güterverkehrs .....	118
8.4	Verringerung von Schallimmissionen – Abschirmung und Schalldämmung von Außenbauteilen .....	119
8.5	Potenzialbewertung.....	121
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete .....	125
9.1	Maßnahmen in der Stadtentwicklung und im Verkehrssystem .....	125
9.2	Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten .....	133
9.2.1	Belastungsschwerpunkt Zehlendorfer Damm (L 77) .....	133
9.2.2	Belastungsschwerpunkt Thomas-Müntzer-Damm .....	141
9.2.3	Belastungsschwerpunkt Karl-Marx-Straße (Nord) .....	144
9.2.4	Belastungsschwerpunkt Straße Hohe Kiefer .....	147
9.2.5	Belastungsschwerpunkt Stahnsdorfer Damm (Süd).....	152
9.2.6	Belastungsschwerpunkt Ernst-Thälmann-Straße (Ost) .....	157
9.2.7	Belastungsschwerpunkt Förster-Funke-Allee .....	161
9.3	Maßnahmen in den Verdachtsbereichen .....	165
9.3.1	Verdachtsbereich Zehlendorfer Damm (L 77) .....	166
9.3.2	Verdachtsbereich Karl-Marx-Straße (Süd) .....	168
9.3.3	Verdachtsbereich Uhlenhorst – Meiereifeld.....	172
9.3.4	Verdachtsbereich Rudolf-Breitscheid-Straße – Ernst-Thälmann-Straße (West) .....	174
9.3.5	Verdachtsbereich Straße Am Weinberg.....	177
9.3.6	Verdachtsbereich Schleusenweg .....	179
9.4	Vertieft untersuchte Maßnahmen.....	181
9.4.1	A 115.....	181
9.4.2	Stolper Weg.....	203
9.5	Identifizierung ruhiger Gebiete.....	211
10.	Langfristige Strategie für die Gemeinde Kleinmachnow .....	214
11.	Finanzielle Informationen .....	219
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	220
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	221
13.1	Rahmenbedingungen der Rechenmodelle .....	221
13.2	Abschätzung der Reduzierung.....	222
C.	ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPLANS	225

- Anlage I Quellenverzeichnis
- Anlage IIa Abwägung der Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit (Bürger und Träger öffentlicher Belange) - 1. Offenlage
- Anlage IIb Abwägung der Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit (Bürger und Träger öffentlicher Belange) - 2. Offenlage
- Anlage III Beschluss der Gemeindevertretung der Gemeinde Kleinmachnow
- Anlage IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen
- Anlage V Grobkostenschätzung

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung B 5.0: Berechnungsnetz des Schallimmissionsplans 2010 .....	18
Abbildung B 5.1 Rasterlärmkarte Straße - Isophonenbänder LrT .....	19
Abbildung B 5.2 Rasterlärmkarte Straße - Isophonenbänder LRN.....	20
Abbildung B 5.3: Immissionsempfindlichkeitsplan .....	21
Abbildung B 5.4: Betroffene Gebäude - LrT >64 dB(A) .....	23
Abbildung B 5.5: Betroffene Gebäude - LrN >55 dB(A) .....	24
Abbildung B 5.6a: Unfalltypen-Steckkarte 2008 .....	27
Abbildung B 5.6b: Unfalltypen-Steckkarte 2012 .....	28
Abbildung B 5.7: Belastungsachsen und Lärmkonfliktbereiche tagsüber.....	30
Abbildung B 5.8: Belastungsachsen und Lärmkonfliktbereiche nachts.....	31
Abbildung B 5.9: Konfliktkarte tagsüber.....	32
Abbildung B 5.10: Konfliktkarte nachts.....	33
Abbildung B 5.11: Betroffene Gebäude - LrN >60 dB(A) .....	34
Abbildung B 5.12: Verdachtsbereiche, betroffene Gebäude - 59 dB(A) < LrT ≤ 64 dB(A).....	36
Abbildung B 5.13: Verdachtsbereiche, betroffene Gebäude - 49 dB(A) < LrN ≤ 55 dB(A) .....	37
Abbildung B 5.14: Besonders ruhiges Gebiet - LrT ≤ 45 dB(A) .....	40
Abbildung B 5.15: Besonders ruhiges Gebiet - LrN ≤ 45 dB(A) .....	40
Abbildung B 5.16: Ruhiges Gebiet - 45 dB(A) < LrT ≤ 55 dB(A).....	41
Abbildung B 5.17: Ruhiges Gebiet - 45 dB(A) < LrN ≤ 55 dB(A).....	41
Abbildung B 5.18: Untersuchte Verkehrswege 2012.....	43
Abbildung B 5.19: Strategische Lärmkarte > 3 Mio. Kfz/a - Isophonenbänder L <sub>den</sub> .....	44
Abbildung B 5.20: Strategische Lärmkarte > 3 Mio. Kfz/a - Isophonenbänder L <sub>night</sub> .....	45
Abbildung B 5.21: Flugverkehr vorhersehbare Lärmsituation 2015 L <sub>den</sub> - Flughafen BER .....	47
Abbildung B 5.22: Flugverkehr vorhersehbare Lärmsituation 2015 L <sub>night</sub> - Flughafen BER.....	48
Abbildung B 5.23: Belastete Gebäude - L <sub>den</sub> >65 dB(A) und/ oder L <sub>night</sub> >55 dB(A) .....	50
Abbildung B 5.24: Stark belastete Gebäude - L <sub>den</sub> >70 dB(A) und/ oder L <sub>night</sub> >60 dB(A) .....	51
Abbildung B 5.25: Belastungsachsen Straßenverkehr ganztags und nachts .....	52
Abbildung B 6.1: Verteilung der Betroffenenheiten auf die Pegelklassen – ganztags.....	54
Abbildung B 6.2: Verteilung der Betroffenenheiten auf die Pegelklassen – nachts.....	55
Abbildung B 8.1: Siedlungsplan 1927 - geplante Hauptverkehrswege und Grünzüge [28] .....	61
Abbildung B 8.2: Hauptverkehrswege und Grünzüge 1947, nach [28].....	63
Abbildung B 8.3: Einwohnerentwicklung.....	65
Abbildung B 8.4: Festsetzungen in B-Plänen zum Schallschutz (Stand 02/2013).....	72
Abbildung B 8.5: Lichtsignalanlagen und Querungshilfen (Stand 04/2013) .....	78
Abbildung B 8.6: Zulässige Geschwindigkeiten (Stand 02/2013).....	103
Abbildung B 8.7a: Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Schulen/Kitas/Horten (Stand 02/2013).....	105
Abbildung B 8.7b: Ruhender Verkehr (Stand 03/2013).....	115
Abbildung B 9.1: Maßnahme 1.1 - nachts Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw.....	185

Abbildung B 9.2: Maßnahme 1.2 - tagsüber Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw.....	185
Abbildung B 9.3: Maßnahme 1.3 - nachts Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw und Lkw.....	187
Abbildung B 9.4: Maßnahme 1.4 - tagsüber Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw und Lkw.....	187
Abbildung B 9.5: Lage und Höhe der vorhandenen Lärmschutzwände .....	188
Abbildung B 9.6: Lage und Höhe der vorhandenen Lärmschutzwälle.....	188
Abbildung B 9.7: Maßnahme 2 - nachts beispielhafte Erhöhung aller Elemente der Lärmschutzwände entlang der A 115 kleiner 5,00 m auf 5,00 m.....	189
Abbildung B 9.8: Maßnahme 2 - tagsüber beispielhafte Erhöhung aller Elemente der Lärmschutzwände entlang der A 115 kleiner 5,00 m auf 5,00.....	189
Abbildung B 9.9: Maßnahme 4 - Lage und Höhe der Lärmschutzwände.....	190
Abbildung B 9.10: Maßnahme 4 – Wirkung der Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwände nachts .....	191
Abbildung B 9.11: Maßnahme 4 - Wirkung der Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwände nachts .....	191
Abbildung B 9.12: Lage und Höhe der Lärmschutzwände Maßnahme 5 .....	192
Abbildung B 9.13: Maßnahme 5 - Verlängerung der Lärmschutzwände, Höhe an die bestehende Lärmschutzwand angepasst, nachts .....	193
Abbildung B 9.14: Maßnahme 5 - Verlängerung der Lärmschutzwände Höhe, jeweils an die bestehende Lärmschutzwand angepasst, tagsüber .....	193
Abbildung B 9.15: Maßnahme 6 - Lage und Höhe der Lärmschutzwände.....	194
Abbildung B 9.16: Maßnahme 6 - Verlängerung der Lärmschutzwände, Höhe jeweils an die bestehende Lärmschutzwand angepasst, nachts Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw.....	195
Abbildung B 9.17: Maßnahme 6 - Verlängerung der Lärmschutzwände, Höhe jeweils an die bestehende Lärmschutzwand angepasst, tagsüber Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten auf der A 115 für Pkw.....	195
Abbildung B 9.18: Maßnahme 3 - nachts Schließen der Lücke zwischen den Lärmschutzwänden nördlich des Stolper Weges.....	207
Abbildung B 9.19: Maßnahme 3 - tagsüber Schließen der Lücke zwischen den Lärmschutzwänden nördlich des Stolper Weges .....	207
Abbildung B 9.20: Punktuelle Maßnahmen des Lärmaktionsplans .....	210
Abbildung B 9.21: Karte ruhige Gebiete gemäß Beschluss DS-Nr. 188/11 .....	213

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle B 6.1:	Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete in der Gemeinde .....	54
Tabelle B 6.2:	Anzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulen, Kita und Krankenhäuser.....	54
Tabelle B 6.3:	Anzahl der lärmbelasteten Menschen.....	54
Tabelle B 8.1:	Pendlerdaten aus der Beschäftigtenstatistik 2008 [18] .....	65
Tabelle B 8.2:	Festsetzungen in Bebauungsplänen (Stand: 2/2013) .....	69
Tabelle B 8.3:	Schul-, Hort- und Kita-Standorte und Geschwindigkeitsbeschränkungen vor den Gebäuden.....	104
Tabelle B 8.4:	Potenzialbewertung.....	121
Tabelle B 9.1:	Vorziehen des Geschwindigkeitstrichters A 115 für Pkw auf Kleinmachnower Gemeindegebiet (Maßnahmen 1.1 und 1.2).....	184
Tabelle B 9.2:	Vorziehen des Geschwindigkeitstrichters A 115 für Pkw und Lkw auf Kleinmachnower Gemeindegebiet (Maßnahmen 1.3 und 1.4).....	186
Tabelle B 9.3:	Wirkung von Maßnahmen entlang der A 115.....	196
Tabelle B 9.4:	Grobkostenschätzung aktive Lärmschutzmaßnahmen und Beschilderung A 115.....	198
Tabelle B 9.5:	Vertieft untersuchte Maßnahmen an A 115 - Wirkung, Kosten und Umsetzung .....	199
Tabelle B 9.6:	Wirkung und Umsetzung von Maßnahme 3 .....	208
Tabelle B 13.1:	Maßnahmen und ihre Wirkung.....	224

hilfe, doch wurde deren Klage zu einer späteren Verhandlung abgetrennt. Dabei gilt es dann zu entscheiden, ob es rechtens war, bei der Routenfestlegung auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten.

Die Wannsee-Route sollte von Flugzeugen gewählt werden, die auf der Nordbahn in Richtung Westen starten. Nur für schwerere Maschinen wurde eine Route um Potsdam herum festgelegt. Aus Sicht der Kläger wäre die Streckenführung "außen rum statt oben drüber" nicht nur sicherer, sondern sie verringere auch die Lärmbelastung für die Bürger. Noch ist das Urteil jedoch nicht rechtskräftig, zudem hat das OVG nur ein Ermittlungsdefizit festgestellt, also einen Fehler im Abwägungsvorgang und nicht in dessen Ergebnis. Damit ist es nicht ausgeschlossen, dass die Flugroute nach erneuter Ermittlung und Abwägung der Risiken wiederum genauso festgesetzt wird. Ebenfalls möglich wäre es, dass die Routen künftig durch Einzelfreigaben ab einer Höhe von 5.000 Fuß (ca. 1.500 m) breiter über der Region aufgefächert werden, statt sie auf einer Strecke zu bündeln.

Zwischenzeitlich ist die Gemeinde Kleinmachnow Mitglied in der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld (SXF). Die Fluglärmkommission berät die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Flugsicherungsorganisation (Deutsche Flugsicherung) über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge. Auch bei der Festlegung der neuen Flugverfahren für den Flughafen Berlin-Brandenburg beraten die derzeit über 40 Mitglieder der Fluglärmkommission das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Deutsche Flugsicherung. Aktuelle Informationen zu den Tagungsinhalten der Fluglärmkommission sind auf der Internetseite des Brandenburgischen Infrastrukturministeriums abrufbar ([www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669](http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669)).

Es gibt zudem die Bürgerinitiative "Kleinmachnow gegen Flugrouten" e. V., die sich gegen eine zukünftige Überfliegung der Region einsetzt. [Die Aktivitäten der Bürgerinitiativen gegen den Fluglärm werden unterstützt durch die Gemeinde Kleinmachnow, die u. a. finanzielle Mittel für den Verein Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V. bereitgestellt hat \(DS-Nr. 050/12\), die Bürgermeister in der Region, den Landkreis Potsdam-Mittelmark und durch Mitglieder des Landtages Brandenburg.](#)

(<http://www.kleinmachnow-gegen-flugrouten.de>).

Ziel ist es, unter anderem im Rahmen der Fluglärmkommission, den Fluglärm für die Bürger so gering wie möglich zu halten.

Der Lärmaktionsplan bezieht sich auf bestehende und nicht auf zukünftige Lärmbelastungen. Diese sind in gesonderten Planungsverfahren (z. B. Planfeststellung) zu behandeln, die einen wesentlich höheren Lärmschutz sowie Rechtsverbindlichkeit gewährleisten können als eine Lärminderungsplanung.

Gemäß BImSchG bzw. EU-Umgebungslärmrichtlinie ist der Aktionsplan bei Neubau oder wesentlicher Änderung, im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Lärmkarten für den IST-Zustand des ausgebauten Flughafens BER, bezogen auf das dem Kartierungstermin vorangegangene Kalenderjahr, wie gemäß § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz bzw. ULR vorgesehen, können im LAP 2013 noch nicht integriert werden. Durch die Verzögerung bei der Eröffnung des Flughafens liegen die Daten für den laufenden Betrieb frühestens im Jahr 2016 vor. Der Lärmaktionsplan 2013 ist dann, wenn erforderlich, fortzuschreiben.

- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-  
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant  
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,  
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-  
nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

## Rechtlicher Hintergrund auf nationaler Ebene

Der Lärmaktionsplan muss die Anforderungen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie erfüllen. Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen erfolgt jedoch weiterhin nach den nationalen Vorschriften, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf nationaler Ebene dargestellt:

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes (VLärmSchRL97) in Verbindung mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (hier ist die DIN 18005-1 zu beachten) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann die betroffenen Gebäude errichtet wurden).

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) gelten die §§ 41-43 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Das Berechnungsverfahren wird in der Anlage 1 der 16. BImSchV festgelegt bzw. wird auf die RLS-90 verwiesen.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (VLärmSchR 97) an und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO).

Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten **Pegelwerte** ist aufgrund **unterschiedlicher Rechengrundlagen nicht möglich**. Der **Baulastträger prüft** deshalb die Lärmsituation **jeweils als Einzelfallprüfung** mit der **national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90**.

Bei der **Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen** sind gemäß **16. BImSchV Lärmprognosen** nach der **Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03)** vorzulegen. Mit der **"Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)"** werden die **Lärmindizes**, die für die **Kartierung** nach der **Richtlinie 2002/49/EG** benötigt werden, berechnet. Sie ist jedoch nicht für **Schallberechnungen** nach der **16. BImSchV** anwendbar, da **wesentliche Unterschiede** bestehen (z. B. entfällt der **Schienenbonus**).

Für die **Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen** sind die **Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm** in der jeweils **aktuellen Fassung** heranzuziehen.

falltypen-Steckkarte für das Gemeindegebiet im Jahr 2008 (Abb. B 5.6a), so ist festzustellen, dass weite Abschnitte dieser Belastungsachsen gleichzeitig auch überdurchschnittliche Unfallzahlen aufweisen:

- Ortsdurchfahrt L 77 (Zehlendorfer Damm),
- Knotenpunkt L 77 (Zehlendorfer Damm)/Thomas-Müntzer-Damm,
- Thomas-Müntzer-Damm,
- Straßenzug Karl-Marx-Straße – Hohe Kiefer – Stahnsdorfer Damm, Süd und
- Förster-Funke-Allee.

Radfahrer waren im Jahr 2008 an Unfällen z. B. in folgenden Bereichen beteiligt (von Nord nach Süd):

- Adam-Kuckhoff-Platz/Berlepschstraße,
- Ernst-Thälmann-Straße/Hohe Kiefer,
- Hohe Kiefer/Am Fuchsbau,
- Zehlendorfer Damm/Thomas-Müntzer-Damm,
- Förster-Funke-Allee vor Maxim-Gorki-Gesamtschule,
- Förster-Funke-Allee/Adolf-Grimme-Ring,
- Förster-Funke-Allee/Im Kamp,
- Hohe Kiefer/Werner-Seelenbinder-Straße,
- Stahnsdorfer Damm/Heidefeld,
- Zehlendorfer Damm/Höhe Allee am Forsthaus.

Auffällig ist die Häufung der Unfallbeteiligung von Fahrradfahrern auf der Förster-Funke-Allee. Hier herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen aufgrund der derzeitigen Bedeutung der Einmündung Adolf-Grimme-Ring zum Parkplatz des Rathausmarktes und zum Schulkomplex auf dem Seeberg. Auffällig ist auch, dass die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2008 fast alle in Kreuzungsbereichen stattfanden, an denen sich auch andere Unfälle mit Kfz häufen. Bis auf die Maxim-Gorki-Gesamtschule waren im engeren Umfeld der Schulstandorte keine Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern zu verzeichnen. [37]

Auf den genannten Straßenabschnitten sollten die Lärminderungsmaßnahmen möglichst auch einer Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen - oder auch umgekehrt: Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen werden, sollten möglichst auch zur Lärminderung beitragen. Gerade in diesem Bereich können hohe Synergieeffekte erzielt werden.

Im Jahr 2012 zeigt sich ein ähnliches Bild.

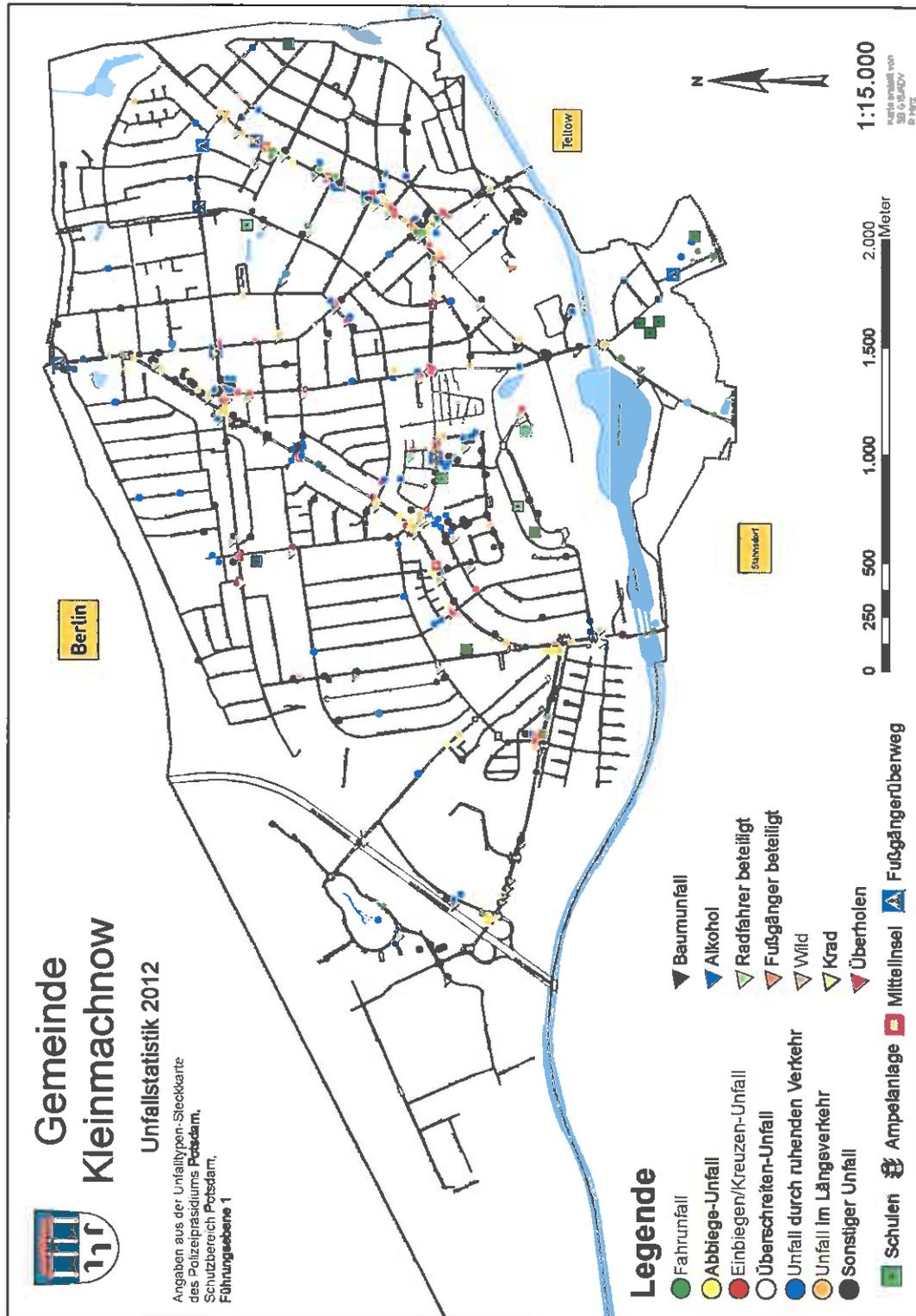


Abbildung B 5.6b: Unfalltypen-Steckkarte 2012

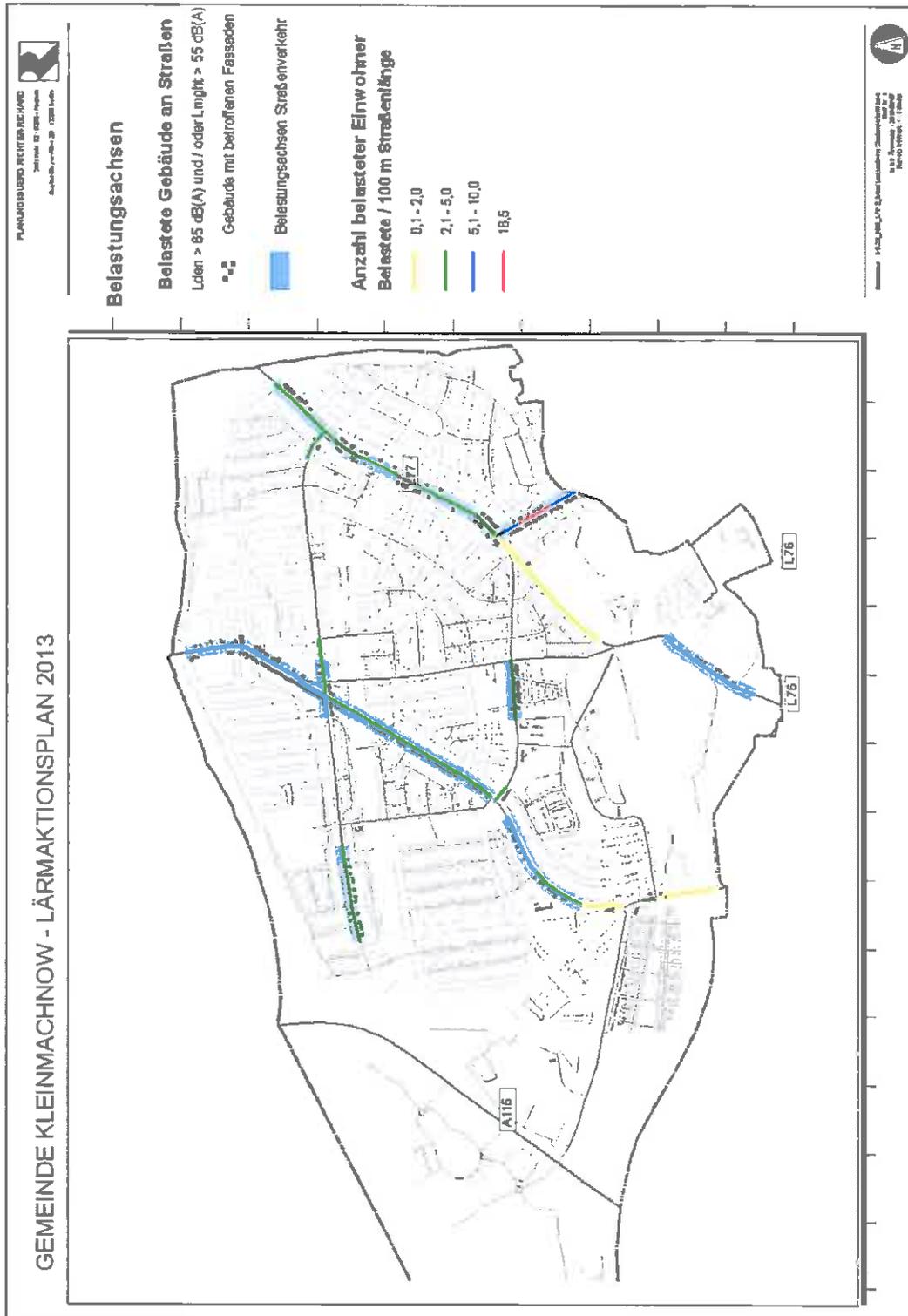


Abbildung B 5.25: Belastungsachsen Straßenverkehr ganztags und nachts

Alle interessierten Bürger hatten so die Möglichkeit, sich im Rathaus über den Lärmaktionsplan zu informieren und sich mit Hinweisen und Anregungen zu beteiligen.

Parallel zu dieser förmlichen Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG berührt sein können, zur Stellungnahme aufgefordert. Die im Abschnitt 9.4.1 des Entwurfsdokumentes vertieft untersuchten Lärminderungsmaßnahmen an der Bundesautobahn A 115 sind durch die Gemeindevertretung mit DS-Nr. 338/07 beschlossene, zusätzliche, also über die Pflichtaufgaben hinausgehende freiwillige Untersuchungen. Bei der Öffentlichkeitsmitwirkung und Trägerbeteiligung wurden Äußerungen dazu explizit abgefordert.

Die eingegangenen Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgewogen und sind als Abwägungstabellen als Anlage II beigefügt.

Nicht alle Hinweise konnten berücksichtigt werden. Das betrifft vor allem Hinweise, die

- nach deutschem Recht nicht umgesetzt werden können,
- nicht den Wirkungsbereich des Lärmaktionsplans betreffen,
- sich nicht auf das Thema Lärm beziehen.

Dort, wo die Gemeinde unabhängig von der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Einflussmöglichkeit hat, wurden die Hinweise weitergeleitet. Die positiv abgewogenen Hinweise sind in den Entwurf des Lärmaktionsplans eingeflossen.

## Phase 2 - 2. Offenlegung (Lärmkartierung LUGV 2012)

Nach Einarbeitung der abgewogenen Anregungen und Hinweise aus der Mitwirkungsphase 1, des Standes der zwischenzeitlich erfolgten Maßnahmenumsetzung sowie der aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zu den Hauptverkehrsabschnitten sowie zum geplanten Flughafen BER (vorhersehbare Lärmsituation 2015) erfolgte die erneute dreigeteilte Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.

In dieser zweiten Mitwirkungsphase wurde der Lärmaktionsplan nochmals formell ausgelegt. Die eingegangenen Hinweise werden wiederum abgewogen und sind als Teil des Lärmaktionsplans durch die Gemeindevertretung zu beschließen, in den Lärmaktionsplan einzufügen und in der 2. Phase nochmals formell auszulegen.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte parallel zur öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans und wurde in gleicher Weise wie die Mitwirkung der Öffentlichkeit abgewogen werden.

[Das Protokoll der 2. Betroffenenbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2. Stufe der Gemeinde Kleinmachnow ist nachfolgend hinterlegt.](#)

**Hinweis:** Die eingegangenen Anregungen und Hinweise der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und die Abwägung sind als Anlage IIb eingefügt.

## BESPRECHUNGSPROTOKOLL

Projekt	Lärmaktionsplan Kleinmachnow Stufe 2
Datum	16. April 2013
Ort	Rathaus
Zeit	18:00-20:00 Uhr
Thema	Mitwirkung 2. Offenlage, Bürgerveranstaltung

Teilnehmer: Frau Neidel, FB Bauen/Wohnen, Fachdienst Stadtplanung/Bauordnung (zeitweise)  
Frau Dr. Scholz, FB Bauen/Wohnen, Fachdienst Stadtplanung/Bauordnung  
Herr Richard, PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD  
Frau Kobuhs, PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD  
sowie 4 Bürger der Förster-Funke-Allee, davon eine Betroffene zeitweise

Frau Dr. Scholz begrüßt die Anwesenden, stellt die Teilnehmerin aus der Verwaltung und den Fachgutachter vor.

Anregungen sind ausdrücklich erwünscht, damit die Öffentlichkeit aktiv am Handeln der Verwaltung mitwirkt. Phase 2 heißt jedoch auch, keine "Grundsatzdiskussion" mehr, sondern sachdienliche Hinweise, wie ggf. die Maßnahmen des LAP noch effektiver gemacht oder noch stärker auf die Lärmursachen ausgerichtet werden können.

Damit die Hinweise und Anregungen in die Abwägung eingehen können, sind sie in der Phase 2 ausschließlich schriftlich zu formulieren. Die in der Informationsveranstaltung vorgebrachten mündlichen Äußerungen müssen deshalb auf jeden Fall - um formale Berücksichtigung zu finden - noch bis einschließlich Freitag, den 19. April 2013, niedergeschrieben werden oder per Brief oder E-Mail im Rathaus eingehen. Die positiv abgewogenen Hinweise und Anregungen werden in den Entwurf einfließen.

Ein von Herrn Richard vorgesehener Kurzvortrag mündet nach wenigen Folien in einer nahezu zweistündigen Grundsatz-Diskussion über die Förster-Funke-Allee mit folgendem Ergebnis:

1. Das Problem der Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Förster-Funke-Allee zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm wird an das Ordnungsamt weitergeleitet, damit dieses Geschwindigkeitsmessungen durchführt.
2. Danach wird geprüft, ob in der Förster-Funke-Allee ergänzend zwei Dialog-Displays aufgestellt werden sollen.

Berlin, 2013-04-19  
Christine Kobuhs

Die KAT beauftragte im Jahr 2007 das Planungsbüro Ernst Basler + Partner GmbH mit der Erarbeitung eines Standortentwicklungskonzeptes Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. In engem Austausch mit der KAT sowie den Akteuren in der Region, u. a. im Rahmen von Werkstattgesprächen, entstand eine detaillierte Konzeption, insbesondere mit einer Stärken-Schwächen-Analyse des Standortes, einer Entwicklungsstrategie für die Region sowie eines Maßnahmenkataloges bzgl. der Erreichung der formulierten Ziele. Das Standortentwicklungskonzept wurde auf der KAT-Sitzung im März 2010 beschlossen.

#### LEITBILD DER NACHHALTIGEN UMWELTGERECHTEN ENTWICKLUNG FÜR DIE GEMEINDE KLEINMACHNOW DER LOKALEN AGENDA KLEINMACHNOW [27]

Im Jahr 2000 wurde von der Lokalen Agenda Kleinmachnow ein Leitbild der nachhaltigen umweltgerechten Entwicklung initiiert und maßgeblich mitgestaltet. Es wurden sieben Handlungsfelder einer zukunftsfähigen Gemeindeentwicklung erarbeitet:

- Siedlungsentwicklung und Ortsgestaltung,
- Wirtschaft und Beschäftigung,
- Freizeitgestaltung und Naherholung,
- Vorsorgender Umwelt- und Klimaschutz,
- Verkehrssteuerung,
- Bildung, Kinder und Jugendliche und
- Landschafts- und Naturschutz.

Die in den Handlungsfeldern und deren Grundsätzen formulierten Entwicklungsziele und Handlungsschritte ergänzen sich gegenseitig, so dass sich in der Gesamtheit aus Sicht der Lokalen Agenda die Vision einer zukunftsfähigen Gemeinde widerspiegelt.

Mit dem Leitbild der Agenda 21 werden im Sinne einer Verkehrsvermeidung durch stadtentwicklungspolitische Maßnahmen u. a. folgende Handlungsempfehlungen gegeben:

#### Abschnitt A, Siedlungsentwicklung und Ortsgestaltung

- Erhaltung wertvoller Siedlungsstrukturen und Freiräume,
- das räumliche Konzept einer nachhaltigen Ortsentwicklung, dabei sind die Ordnungsprinzipien Dichte, Mischung und Polyzentralität zugrunde zu legen,
- sozialverantwortliche Wohnungsversorgung, z. B. können durch Erhöhung des Angebotes an wohnungsnaher Grundversorgung unnötige Wege (insbesondere mit dem eigenen Kraftfahrzeug) vermieden werden.

#### Abschnitt E, angestrebtes Handlungsfeld "Verkehrssteuerung"

- Reduzierung des MIV,
- Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- vorrangige Nutzung des öffentlichen Straßenraumes für Fußgänger und Radfahrer,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr,
- Parken auf den Grundstücken, dazu: Überarbeitung der Stellplatzsatzung,
- angebotsorientierter Ausbau des ÖPNV,
- Parkraumbewirtschaftung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Auf dieser Grundlage hat die Gemeinde Kleinmachnow einen Selbstbindungsbeschluss für die Problematik der Lärminderung beschlossen.

Das Maßnahmenkonzept der integrierten Verkehrsplanung wurde bis zum Jahr 2002 vollständig umgesetzt.

#### SELBSTBINDUNGSBESCHLUSS ZUR LÄRMMINDERUNG AN HAUPTVERKEHRSTRASSEN [8]

Im Juli 2000 fasste die Gemeindevertretung folgenden Beschluss (DS-Nr. 089/00):

- "Die Gemeinde Kleinmachnow beabsichtigt die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms. Beachtung finden sollen die in der Verkehrsentwicklungsplanung gemachten Aussagen zur Lärmsituation und Schallbelastungen durch den Straßenverkehr aus Kapitel D, S. 24 und 25 (siehe Zusammenfassung unter [7]). Die Gemeinde Kleinmachnow bindet sich bei der Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms an die Aussagen und Empfehlungen der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 1998."

Auf der Basis von Schalluntersuchungen wurden darauf an insgesamt acht Straßen passive Schallschutzmaßnahmen zum Teil über Pflasterbelag Dünnschichten aus Asphaltbeton gelegt und zwei Lärmschutzwände errichtet. [26]

#### FORTSCHREIBUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG FÜR KLEINMACHNOW (ENTWURF) [20]

Nach der Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung von 1998 wurde 2001/2002 die Verkehrsentwicklungsplanung fortgeschrieben. Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen wurden als Grundlage für die Prognose der verkehrlichen Entwicklung genutzt. Aus dem Analyse-Netzmodell wurde ein Prognose-Netzmodell für 2015 entwickelt, das zusätzlich regionale Aussagen über die Verkehrsentwicklung einbezog.

In Weiterführung der Verkehrsentwicklungsplanung werden die Themenbereiche ÖPNV, Standards für den Straßenausbau, Unfallanalyse, ruhender Verkehr, Kreisverkehrsplätze, verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen neu aufgegriffen. Es werden Handlungsempfehlungen gegeben.

Die Verkehrsentwicklungsplanung geht in der Prognose 2015 von einem Anstieg der Bevölkerung auf 21.500 Einwohner aus. Außerdem wurde die damals aktuelle allgemeine Entwicklung des Verkehrs entsprechend den für die Länder Berlin und Brandenburg vorliegenden Prognosen für das Jahr 2012 berücksichtigt. Die für 2015 prognostizierte Einwohnerzahl von 21.000 liegt etwas über der vom LBV für 2015 prognostizierten Zahl von 20.483 Einwohnern, so dass anzunehmen ist, dass auch die berechneten Verkehrsmengen für 2015 etwas zu hoch ausfallen. Der Anteil der Fahrten mit dem Öffentlichen Personennahverkehr wird im Prognosemodell 2015 pauschal mit 10 % angesetzt. Angaben zum Modal Split im Analysejahr werden in [20] nicht gemacht.

Für den Entwurf der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 2002 liegt kein Beschluss der Gemeindevertretung vor. Die Konzeption bedarf einer grundlegenden Überarbeitung und Aktualisierung. Die Verwaltung nimmt derzeit, z.B. bei der Bearbeitung von Bebauungsplänen, weiterführende Verkehrsuntersuchungen vor.

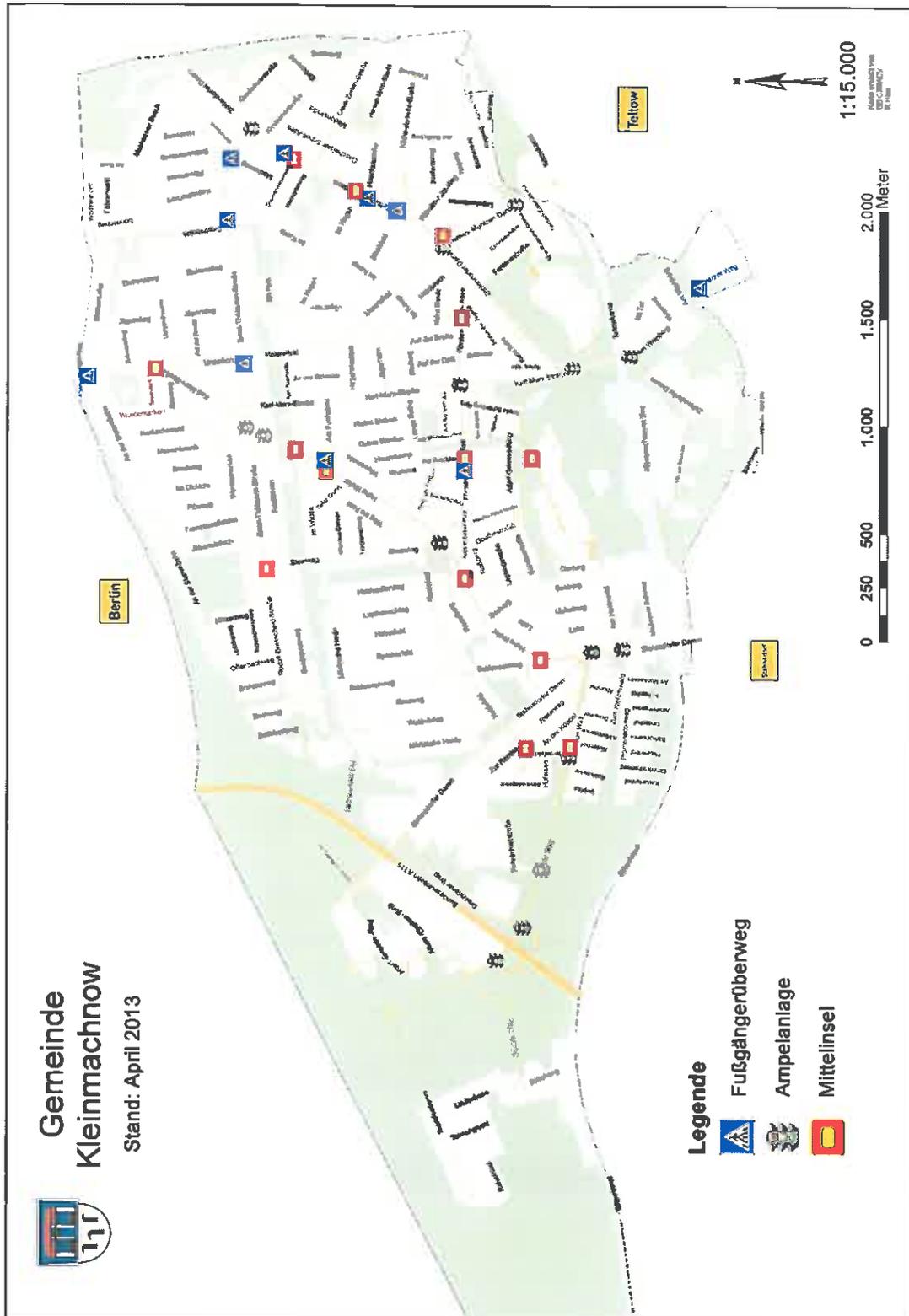


Abbildung B 8.5: Lichtsignalanlagen und Querungshilfen (Stand 04/2013)

- Der S-Bahn-Ringschluss, der Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow verbinden sollte, ist über das Projektstadium nie hinausgekommen.
- Nach Eröffnung des U-Bahnhofes Krumme Lanke am 22.12.1929 gab es von Seiten des Investors Adolf Sommerfeld Pläne, die U-Bahn-Linie vom Wittenbergplatz in Berlin bis an die Machnower Schleuse zu verlängern und den Bahnhof der Stammbahn zu einem Umsteigebahnhof auszubauen. Eine Realisierung des Projektes scheiterte vorerst 1932 aufgrund fehlender finanzieller Kapazitäten.

Es gibt seit der Wiedervereinigung Bestrebungen, die Stammbahn und die Friedhofsbahn zu reaktivieren. Unter dem Aspekt der Lärminderung sind hierbei zwei Seiten der gleichen Medaille zu betrachten: Einerseits die von dem Schienenverkehr ausgehenden Lärmemissionen und andererseits der Beitrag des Schienenverkehrs, den ÖPNV zu stärken und damit die Lärmbelastung zu verringern (siehe auch Kap. 10., Langfristige Strategie). Die Gemeinde Kleinmachnow hält bei ihren Planungen die erforderlichen Flächen frei.

#### BUSVERKEHR (ÖPNV)

Das Gemeindegebiet von Kleinmachnow wird ausschließlich durch Busse der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH Potsdam erschlossen. Alle Linien sind im Tarifgebiet C des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu benutzen. Die Buslinien verbinden Kleinmachnow mit den S-Bahnstationen Teltow-Stadt (Bus 620, S25), Mexikoplatz (Bus 622, Anschluss S1), Berlin-Wannsee (Bus 620, Anschluss S1/S7), Berlin-Zehlendorf (Bus 623, Anschluss S1) und den U-Bahnstationen Krumme Lanke (Bus 622, Anschluss U3) sowie Oskar-Helene-Heim (Bus 623, Anschluss U3). Der Bahnhof Berlin-Wannsee bietet weiterhin Anschlüsse an mehrere RE-Linien und Regionalbahnen. Vom Rathausmarkt Kleinmachnow sind die Berliner Bahnhöfe Potsdamer Platz und Zoologischer Garten in zirka 45 Minuten erreichbar. Die Gemeinde Kleinmachnow besitzt das dichteste ÖPNV-Netz im Landkreis Potsdam-Mittelmark.

#### Bus-Bedienung der Gemeinde Kleinmachnow 2012

Buslinie 620: S Wannsee Bhf – S Teltow Stadt (Linie im Hauptnetz)

Die Linie 620 verläuft entlang der wichtigen Achse vom Bahnhof Wannsee zum S-Bahnhof Teltow Stadt über Europark Dreilinden, den Umsteigeknoten Waldschänke in Stahnsdorf, das Kleinmachnower Ortszentrum am Rathausmarkt und das Teltower Stadtzentrum. Mit dieser Linie werden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf direkt miteinander verbunden und erhalten unmittelbar Anschluss an die beiden wichtigsten Bahnhöfe der Region. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag tagsüber im 20-Minuten-Takt, am Wochenende im 30-Minuten-Takt.

- **Attraktivere Anbindung an den Schienenverkehr**  
Die Buslinien leisten die Anbindung an die Regional-, S-Bahn- und U-Bahnhöfe in der Region. Durch direktere Linienführungen und verbesserte Anschlüsse hat sich die Fahrzeit insbesondere in Richtung Berlin deutlich verkürzt. So wird der S-Bahnhof Teltow Stadt von insgesamt fünf Buslinien angesteuert, von hier geht es mit der S-Bahn dann direkt nach Berlin.
- **Schneller nach Berlin und Potsdam**  
Die Region „TKS“ ist mit Berlin und Potsdam eng verflochten. Schnelle und häufige Verbindungen in die beiden großen Nachbarstädte sind deshalb besonders wichtig. Die Berliner S-Bahnhöfe Wannsee, Mexikoplatz, Zehlendorf und Lichterfelde Ost sowie die U-Bahnhöfe Krumme Lanke und Oskar-Helene-Heim sind aus dem „TKS-Raum“ direkt erreichbar. In Richtung Potsdam wird ganztags ein 10-Minuten-Takt angeboten – abwechselnd mit der Linie X1 (schnell und direkt über das Stern-Center zum Potsdamer Hauptbahnhof) und der Linie 601 (über den Johannes-Kepler-Platz und Babelsberg zum Potsdamer Hauptbahnhof). Mit der Linie X10 erhält die Region auch an den Wochenenden eine attraktive Verbindung in die Berliner City West bis zum S+U Zoologischer Garten.
- **Leicht merkbare Fahrpläne durch dichte Takte**  
Alle Busse fahren tagsüber im verlässlichen und leicht merkbaren Takt. Dabei sorgen zwei Liniengruppen für eine schnelle Übersicht.
  - Die Linien im Hauptnetz (X1, X10, 184, 601, 620, 622, 623, 629) verkehren tagsüber im 20-Minuten-Takt entlang der aufkommensstarken Achsen und verbinden schwerpunktmäßig die Region „TKS“ mit Berlin und Potsdam. Diese Linien sind auch im Spätverkehr bis gegen Mitternacht im Einsatz.
  - Die Linien im Citybus-Netz (625, 626, 627, 628) erschließen die weniger dicht besiedelten oder peripher liegenden Wohngebiete und Ortsteile in der Region und sind zwischen 5:00 Uhr und 21:00 Uhr mindestens stündlich unterwegs. In Zeiten schwacher Nachfrage werden auf diesen Linien teilweise Rufbusse eingesetzt, die nur bei Bedarf verkehren.
- **Mehr Fahrten abends und am Wochenende**  
Als Anpassung an flexiblere Arbeitszeiten und die verstärkte Nutzung der attraktiven Kulturangebote und Einkaufsmöglichkeiten in Berlin und Potsdam wurde das ÖPNV-Angebot auch abends und am Wochenende verbessert. So besteht abends bis gegen 22:00 Uhr und am Wochenende den ganzen Tag über auf den Linien des Hauptnetzes ein 30-Minuten-Takt.

#### FINANZIELLER BEITRAG ZUM BUSVERKEHR DURCH DIE GEMEINDE KLEINMACHNOW

Seit Einführung des TKS-Streckennetzes unterstützt die Gemeinde Kleinmachnow finanziell zusätzliche Fahrten der Buslinien 620, 623 und 629 werktags in den Abend- und Nachtstunden sowie der Linien 620 und 629 auch am Wochenende (177.000 Euro jährlich). Die Gemeinde Kleinmachnow profiliert sich damit als ökologisch orientierter Wohnort und präsentiert zukunftsweisende Verkehrslösungen. Langfristig ist es jedoch unabdingbar, dass ausreichend finanzielle Mittel aus Landes- und Kreishaushalten sowie Fördermitteln für das Funktionieren und die Verbesserung eines effektiven und effizienten Buskonzeptes in der Region TKS vorgesehen werden.

## RECHTSGRUNDLAGE FÜR VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN: § 45 STVO

Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen ist § 45 StVO. Nach dessen Absatz 1, Satz 2 Nr. 2 können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO).

Nach § 45 Absatz 1b Nr. 5 StVO treffen die Straßenbehörden auch die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Absatz 1c des § 45 StVO ist schließlich die Rechtsgrundlage für die Anordnung von Tempo 30-Zonen. Danach ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen an. Die Zonen-Anordnung darf sich danach weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtsregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

## VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN AUS LÄRMSCHUTZGRÜNDEN NACH § 45 STVO

Derlei Straßen, die nicht von einer Tempo 30-Zonen-Anordnung erfasst sein dürfen, können demnach nur durch Einzel-Anordnung einer weitergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung unterworfen werden.

Die näheren Voraussetzungen von Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm regelt die Straßenverkehrsordnung allerdings nicht.

## KONKRETISIERUNG DER VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ANORDNUNG VON VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN DURCH DIE RECHTSSPRECHUNG

Im Rahmen der 2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange äußerte sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark, Straßenverkehrsbehörde, in der Stellungnahme vom 23.04.2013 folgendermaßen):

"Als unterster Schwellenwert auch für bestehende Straßen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung kann immer nur derjenige herangezogen werden, der in der 16. BImSchV festgelegt ist (sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle). Dies ergibt sich aus der Rechtssprechung des OVG Berlin-Brandenburg."

Dieser Auffassung widerspricht die Gemeindeverwaltung und verweist auf das BVerwG-Urteil - 7 C 76/84 v. 4. Juni 2013:

Fehlen wie in § 45 StVO Vorgaben für die Ausübung des Ermessens vor der Anordnung von Ver-

kehrbeschränkungen, muss die zuständige Verwaltung und im Streitfall die Rechtssprechung diese Vorgaben festlegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Reihe von Entscheidungen die Vorgaben für die Ermessensausübung in ihren Grundzügen konkretisiert. In einem Urteil vom 4. Juni 1986 (Az.: 7 C 76/84) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass der verkehrslärm-belastete Straßenanwohner gegenüber der Straßenverkehrsbehörde einen Anspruch auf eine von Ermessensfehlern freie Entscheidung über seinen Antrag auf Verkehrsbeschränkungen hat.

Es hat ausgeführt, § 45 StVO erfasse den Schutz von Straßenanliegern vor Verkehrslärm, der das im Einzelfall zumutbare Maß überschreite. Dieser Schutz setze nicht erst bei Erreichen oder Überschreiten der für den Neubau von Straßen anzuwendenden Zumutbarkeitswerte an. Denn diese kennzeichneten nur eine durch Abwägung nicht mehr bzw. nur gegen Entschädigung überwindbare Grenze. Abwägungsrelevant ist Verkehrslärm auch unterhalb dieser Werte. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht und gewährt Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Nur dies entspricht auch dem Schutzzweck der in Rede stehenden Vorschrift, sie zielt darauf ab; die rechtliche Zulässigkeit; Verkehrslärmschutz mittels verkehrsregelnder Maßnahmen zu gewähren, eher zu erleichtern als zu erschweren. Die "Eingriffsschwelle" als Schwelle, ab der die Straßenverkehrsbehörde auf Antrag lärm betroffener Straßenanwohner Verkehrsbeschränkungen zu prüfen hat, liegt demnach unter der sogenannten fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle.

§ 45 StVO gibt dem Einzelnen nur einen Anspruch auf eine ermessensfreie Entscheidung, nicht auf bestimmte Maßnahmen, und zwar auch dann, wenn die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen einer Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden. Dies rechtfertigt sich aus der Überlegung, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung dort ausscheiden müssen, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis bessern können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten "Gesamtbilanz" führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

Die Straßenverkehrsbehörde hat sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen, als auch die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Die Behörde darf dabei in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von Verkehrsbeschränkungen um so eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen die einer Ablehnung durch verkehrsberuhigende oder verkehrslenkende Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Behörde unterbleibt.

Von den vorstehenden Grundsätzen gehen nach Auffassung des Gerichts auch die "Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm" vom 6. November 1981 aus. Ihnen liegt im Ausgangspunkt die Vorstellung zugrunde, dass sich die Schutzbedürftigkeit nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls richtet. Dass danach ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten der Behörde "insbesondere in Betracht" kommt, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Immissionsort den Richtwert von 70/60 dB(A) tags/nachts überschreitet, besage nur, dass in derartigen Fällen sich das Ermessen der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann; es bedeute als nicht, dass geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen. Dementsprechend ge-

ben die Richtlinien der Behörde im Einzelfall u. a. auf, den Grad der Beeinträchtigung im Hinblick auf die Leichtigkeit der Realisierung von Abwehrmaßnahmen zu beurteilen.

Fortschrittlichere Straßenverkehrsbehörden orientieren sich dagegen an den strengeren Grenzwerten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (64 dB(A) tagsüber bzw. 54 dB(A) nachts in Mischgebieten und 59 dB(A) tagsüber bzw. 49 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten. Inzwischen ist es auch als gefestigte Rechtsprechung anzusehen, dass die Werte der 16. BImSchV als Orientierungswerte herangezogen werden sollen (vgl. etwa das Urteil vom 10. April 2003 des Verwaltungsgerichtes Berlin, Az. VG 11a 835.02 bzw. des Oberverwaltungsgerichtes Nordrhein-Westfalen vom 21. Januar 2003, Az 8 A 4230/01).

#### SCHUTZ VOR VERKEHRSLÄRM NACH DEN LÄRMSCHUTZ-RICHTLINIEN-STV

Unter Aufhebung der "Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm" vom 6. November 1981 hat das Bundesverkehrsministerium die "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)" vom 23. November 2007 als Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm herausgegeben.

In den Richtlinien werden die Grundsätze der oben angeführten höchstrichterlichen Rechtsprechung erwähnt. Hinsichtlich anzuwendender Lärmwerte wird ausgeführt, straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kämen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel in allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreite, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72/62 dB(A) und in Gewerbegebieten 75/65 dB(A). Die Formulierung entspricht derjenigen in den "Vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm" (StV 1981) und ist mit der oben referierten höchstrichterlichen Rechtsprechung dahin zu interpretieren, dass bei Überschreiten dieser Werte von einer Reduzierung des Ermessens hin zu einer Pflicht zum Einschreiten auszugehen ist. Die Werte stellen demnach keine "Eingriffsschwelle" dar. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind bereits bei deutlich niedrigeren Werten ermessensgerecht zu prüfen. Die Werte liegen auch unter der sogenannten fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, die in der Lärmschutzverordnung gebietsbezogen zwischen 57 und 69 dB(A) am Tage und 47 und 59 dB(A) in der Nacht festgelegt sind.

#### GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständig. Hauptanliegen sind hierbei die Bekämpfung einer der Hauptunfallursachen – Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit – sowie die Sicherung von Spiel- und Schulwegen. Von der Polizei erfolgt die Überwachung und Messung der Fahrgeschwindigkeiten insbesondere auf den Schulwegen.

Seit 2003 befindet sich am Zehlendorfer Damm (Stadtausgang Richtung Zehlendorf) eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung im 50 km/h-Bereich.

Von der Gemeinde Kleinmachnow werden mit einem mobilen Radargerät kontinuierlich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Auch ohne kostenintensive Umbauten in den Straßen (Tempo-30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich) wird so zur Verkehrsberuhigung, zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit zur Minderung der Belastungen beigetragen. Insbesondere vor Schulen, aber auch nach Bürgerbeschwerden kommt das mobile Geschwindigkeitsmessgerät zum Einsatz.

Eine Optimierung der Verkehrsleistung bedeutet, den notwendigen Kfz-Verkehr auf möglichst direktem Weg zu seinem Ziel zu führen.

Dies betrifft im Allgemeinen die Frage der Notwendigkeit von Einbahnstraßen, aber auch verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie Abbiegegebote. In dieser Hinsicht sind im Untersuchungsgebiet keine Lenkungsmaßnahmen eingerichtet.

Eine wegweisende Beschilderung zu den unbewirtschafteten Parkplätzen fehlt in Kleinmachnow. Zur Reduzierung von Parksuchverkehren wurden zeitlich begrenzte Stellplätze, z. B. im Geschäftsbereich Zehlendorfer Damm südlich des Thomas-Müntzer-Damms, eingeführt. Dies trägt zur Reduzierung von Parksuchverkehren bei. Die kostenlosen Stellplätze im Straßenraum und auf Parkplätzen sind insbesondere im Ortszentrum von Kleinmachnow hoch ausgelastet.

Verbesserungswürdige Zustände im ruhenden Verkehr bestehen vor allem im Ortszentrum um den Rathausmarkt, auf der Straße Am Weinberg im Bereich der Schulen, am Adam-Kuckhoff-Platz (Wochenmarkt Mittwoch bis Samstag) und im Bereich Kiebitzberge.

Es fehlen attraktive Besucherparkplätze, wie z. B. im Bereich des als Naherholungs- und Ausflugsgebiet bedeutsamen Landschaftsparks Bäketal im alten Dorfkern, am Zehlendorfer Damm nahe der Patronatskirche oder der Hakeburg und an der Schleusenbrücke.

#### ERMITTLUNG DER STELLPLATZNACHFRAGE FÜR DEN "ZENTRUMSBEREICH IM ORTSKERN" [31]

Zur Abschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Belastung im neuen Ortszentrum wurde 2001 für die zukünftige Bebauung (KLM-BP-019) die Stellplatznachfrage ermittelt. Unter Berücksichtigung der günstigen Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (20 % Abminderung) wurde ein maximaler Stellplatzbedarf von 331 Plätzen in den Vormittagsstunden ermittelt. Selbst unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlags von 10 % besteht ein deutlicher Überhang von 103 Stellplätzen bezogen auf die geplante Anzahl von 467 Stellplätzen.

Im Bereich des Rathausmarktes können Fahrzeuge kostenlos und mit unbegrenzter Parkdauer auf privaten Flächen abgestellt werden. Seit Eröffnung des neuen Ortszentrums hat die Stellplatznachfrage insbesondere während der Öffnungszeiten auf den unbewirtschafteten Stellplätzen um den Rathausmarkt und das angrenzende Wohngebiet zugenommen.

**Abbildung B 8.7b zeigt den Bestand an Parkplätzen im Gemeindegebiet mit Stand März 2013.**

Verkehr wird auch durch Car Sharing eingespart. Die persönliche Fahrleistung mit dem Pkw wird nachweislich reduziert und stattdessen auf andere Verkehrsmittel zurückgegriffen. Damit verbunden ist zudem ein Gewinn an Fläche im Straßenraum, der anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden kann, weil ein Gemeinschaftsauto mehrere private Pkw und ihren Anspruch auf einen Parkplatz ersetzt.

In Kleinmachnow gibt es bisher kein Car Sharing-Angebot. Im Vergleich zu Großstädten ist der Aufbau eines attraktiven und wirtschaftlich tragfähigen Car Sharing-Angebots in kleineren und mittleren Kommunen schwierig. Eine Studie des BMVBW [29] zeigt jedoch, dass Car Sharing auch in kleineren und mittleren Gemeinden wirtschaftlich betrieben werden und sogar eine größere Teilnehmerquote erreichen kann als in Großstädten. In Bezug auf die Reduzierung der Verkehrsmenge in einer Gemeinde bzw. unter ökologischen Aspekten ist von einem erzielbaren Marktanteil von etwa 1 % auszugehen. Car Sharing für sich allein bewirkt keine nennenswerte Belastungsminderung, ist aber ein Baustein unter mehreren, um in der Summe im Sinne einer Push and pull-Strategie zum Rückgang der Lärmimmissionen beizutragen. Car Sharing dient damit der Ergänzung der Angebote des Umweltverbands und erweitert das Mobilitätsangebot für die Bürger einer Gemeinde.



- tuation und Erreichbarkeit des Parkplatzes) und Max-Reimann-Straße (Weg zum Freibad und weiteren Sportstätten).
- Die Radwege sind mit 1,00 m Breite zu schmal.

### Maßnahmen zur Lärminderung

- Umgestaltung Einmündung Thomas-Müntzer-Damm/Gerhart-Eisler-Straße/Warthestraße. Der Übergang zur Warthestraße in die Stadt Teltow soll mit einer Querungshilfe ausgestattet werden, die für Fußgänger und Radfahrer das Überqueren des Thomas-Müntzer-Damms sichert.<sup>1)</sup>
- Querungssicherung Bushaltestelle Max-Reimann-Straße (Fußgängerbedarfsanlage) prüfen.<sup>1)</sup>
- Mittig des Thomas-Müntzer-Damms ist die Errichtung einer zusätzlichen Querungsstelle (Mittelinsel oder Fußgängerbedarfsanlage) zu prüfen.<sup>1)</sup>
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf dem Thomas-Müntzer-Damm (große Schildertypen, Fahrbahnmarkierung, Hinweis auf Lärmschutz).<sup>2)</sup>
- Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei) auf dem Thomas-Müntzer-Damm, Beschilderung der Umleitungsstrecke für den Lkw-Verkehr.<sup>3)</sup>
- Optimierung der Radverkehrsanlagen (Machbarkeit einer Verbreiterung der Radverkehrsanlagen bei Erhalt des Baumbestands prüfen).<sup>4)</sup>

### Bearbeitungsstand 2013

Zu 1: Dem Antrag der Gemeinde auf Genehmigung einer Fußgängerbedarfsanlage auf dem Thomas-Müntzer-Damm/ Höhe Max-Reimann-Straße wurde von Seiten der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises mit verkehrlicher Anordnung vom 23.10.2012 entsprochen. Die bauliche Ausführung findet im April 2013 statt.

Zu 2: Die Gemeinde stellte bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde am 21. Februar 2012 einen Antrag auf Einzelfallprüfung der Maßnahmen Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsverbote auf ihre Eignung für eine Lärminderung im Thomas-Müntzer-Damm. Am 24. September 2012 übergab die Gemeinde Kleinmachnow die Lärmberechnung für den Bestand und die Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung im Thomas-Müntzer-Damm. Danach ist ersichtlich, dass erst bei einer Temporeduzierung für Pkw und Lkw der Prüfwert nach der "Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg" für den Zeitraum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr von 55 dB(A) unterschritten wird. Die Gemeinde Kleinmachnow beantragte deshalb erneut die Anordnung der entsprechenden Maßnahme für den Thomas-Müntzer-Damm nachts. Der Wert für den Zeitraum von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr liegt mit 64,6 dB(A) nur geringfügig unter dem Prüfwert der o.g. Strategie von 65 dB(A), bei dessen Überschreitung eine gesundheitliche Gefährdung der betreffenden Menschen anzunehmen ist. Hinsichtlich des Ermessensspielraums der Unteren Straßenverkehrsbehörde beantragte die Gemeinde Kleinmachnow aufgrund der minimalen Diskrepanz eine Temporeduzierung für Pkw und Lkw für den Thomas-Müntzer-Damm auch am Tag.

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 02.05.2013 wurde aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Thomas-Müntzer-Damm eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für beide Fahrtrichtungen von 22-06 Uhr von der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises erlassen.

## Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung

- Hohe Kiefer, Querung Am Fuchsbau: Fußgängerüberweg über vorhandene Mittelinsel prüfen (Maßnahmenkatalog II, Vorschlag 9).[39] oder Fußgänger-Lichtsignalanlage.<sup>1)</sup>
- Querungssicherung Hohe Kiefer/Lange Reihe (Mittelinsel) hinsichtlich Schulwegsicherheit prüfen.<sup>2)</sup>
- Einmündung Lange Reihe Aufpflasterung (Maßnahmenkatalog II, Vorschlag 10). [39]<sup>3)</sup>
- Zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Stahnsdorfer Damm prüfen.<sup>4)</sup>
- Neugestaltung des Knotenpunkts Ernst-Thälmann-Straße und OdF-Platz mit Einbeziehung der Karl-Marx-Straße zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Hohe Kiefer als Mischverkehrsfläche, Vermeidung Durchgangsverkehr, Organisation ruhender Verkehr (z. B. verkehrsberuhigter Bereich) prüfen (Maßnahmenkatalog II, Vorschlag 27). [39] Zwei Gestaltungsvarianten zur Platzgestaltung werden vorgestellt im Straßenraum atlas (Variante 1 - Die Grünfläche, Variante 2 - Der Gartenplatz). [33]<sup>5)</sup>
- Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße: Umbau zum Kreisverkehr in Kombination mit Überplanung OdF-Platz prüfen (Maßnahmenkatalog II, Vorschlag 30). [39]<sup>6)</sup>
- Umgestaltung Knotenpunkt Förster-Funke-Allee, Prüfung Kreisverkehrsplatz.<sup>7)</sup>
- Einmündung Hohe Kiefer/Steinweg: Geradeausfahrgebot in Fahrtrichtung Berlin prüfen.<sup>8)</sup>



## Bearbeitungsstand 2013

Zu 1. Dem Antrag der Gemeinde auf Genehmigung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der Straße Hohe Kiefer/ Höhe Am Fuchsbau wurde am 23.10.2012 von Seiten der Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises entsprochen. Nach einer erneuten Prüfung der Zählergebnisse wurde festgestellt, dass unter Beachtung der bereits vorhandenen Mittelinsel (die auch bestehen bleibt) die Kfz-Stärke bei 420 bzw. 477 Fahrzeugen bei einer Querung von 55 bzw. 50 Fuß-

gängern liegt und somit nach der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) ein Fußgängerüberweg empfohlen wird. Da somit die Aufstellung der Fußgänger-Anforderungs-LSA nicht mehr erfolgen wird, wird die verkehrsrechtliche Anordnung vom 23.10.2012 durch die Straßenverkehrsbehörde am 03.05.2013 aufgehoben und am gleichen Tag eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Errichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) an gleicher Stelle erlassen.

Zu 2. Ist noch offen.

Zu 3. Umsetzung im Rahmen späterer notwendiger baulicher Instandhaltungsmaßnahmen.

Zu 4. Einem Antrag der Gemeinde Kleinmachnow auf Einzelfallprüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm i. S. d. Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Straße Hohe Kiefer vom 24.08.2012 bzgl. einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Schulwegsicherung zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Förster-Funke-Allee sowie zwischen Werner-Seelenbinder-Straße bis hinter Einmündung Seeburg Stahnsdorfer Damm erteilte die UVB am 24.01.2013 eine Versagung, weil keine Überschreitung der Normwerte gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegt und kein Verkehrsunfall registriert ist mit Unfallursache Geschwindigkeit.

Einem weiteren Antrag der Gemeinde Kleinmachnow auf Einzelfallprüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm i. S. d. Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Straße Hohe Kiefer vom 24.09.2012 bzgl. einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr nachts Damm erteilte die UVB am 25.01.2013 eine Versagung, weil keine Überschreitung der Normwerte gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegt, die gefahrenen Geschwindigkeiten nur selten und geringfügig überschritten werden und der Schwerverkehrsanteil ebenfalls als gering einzustufen ist.

Zu 5. Siehe 9.2.3, Masterplan Fahrrad, Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz - Knotenpunkte, Handlungsempfehlung Nr. K3

Zu 6. Da die Finanzierung nicht durch die Gemeinde ermöglicht werden kann, ergab eine Prüfung der Gemeinde 2011 bzgl. EFRE-Fördermittel, dass die Förderung nur für Regionale Wachstumskerne zur Anwendung kommt. Da die EFRE-finanzierte Förderkulisse ab 2014 möglicherweise modifizierte Fördermöglichkeiten verankert, sollte eine nochmalige Prüfung zu diesem Zeitpunkt erfolgen.

Zu 7. Anfang 2013 wurde das Büro StadtPlan Ingenieur GmbH beauftragt, Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Förster-Funke-Allee im Abschnitt zwischen der Hohen Kiefer und der Karl-Marx-Straße sowie des Adolf-Grimme-Rings durchzuführen. Zusätzliche künftige Verkehrsbelastungen, initiiert z. B. durch die Eröffnung des Alten- und Pflegeheimes und den Bau der neuen Grundschule mit Hort, werden dabei ebenso analysiert wie bestehende Defizite der vorhandenen Verkehrsanlagen, insbesondere mit Fokus auf Fußgänger und Radfahrer und im Ergebnis Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

Zu 8. Ist noch offen.

### 9.2.5 Belastungsschwerpunkt Stahnsdorfer Damm (Süd)

- Verkehrsdaten
  - Deutlich gegenüber 2001 angestiegene Verkehrsbelastungen sind auf dem südlichen Stahnsdorfer Damm zu verzeichnen. Dies ist zum großen Teil auf die 2005 für den Kfz-Verkehr neu eröffnete Schleusenbrücke zurückzuführen, die gegenüber 2001 das Verkehrsnetz erweitert hat. Die Verkehrsbelastung beträgt heute DTV 9.463 Kfz, südlich der Straße Am Hochwald 9.333 Kfz.
  - Der Lkw-Anteil beträgt über 6 %, der Schwerverkehrsanteil 2,4 %.[21]
  - Die Verkehrsbelastung des Knotenpunkts Stahnsdorfer Damm/Stolper Weg (KP9) hat gegenüber 2006 um 2.050 Kfz/24 h (8,6 %) auf 17.655 Kfz/24 h abgenommen. Der Schwerverkehr ging von 3,9 % auf 1,9 % zurück. [21]

der Erarbeitung des Entwurfs zum KLM-BP-019-7 "Förster-Funke-Allee/ Rathausmarkt".<sup>1)</sup>

- Neben dem Anwohner- und Lieferverkehr sollte die Förster-Funke-Allee im Bereich des Rathausmarktes verstärkt Fußgängern, Radfahrern und dem Öffentlichen Verkehr dienen und eine Fußgängerachse Seeberg - Rathaus - Straße Am Kirschfeld herausgebildet werden.<sup>2)</sup>
- Einführung Parkraumbewirtschaftung Rathausmarkt, hierzu sind eine Untersuchung der Parkraumsituation und die Erarbeitung eines schlüssigen Parkraumkonzepts zu prüfen.<sup>3)</sup>
- Förster-Funke-Allee, Querung Im Kamp: Wenn die Klage auf Tempo 30 nicht erfolgreich ist, dann beim alten Zustand Tempo 50 Fußgängerüberweg über Mittelinsel, bei Tempo 30 kein Handlungsbedarf (Maßnahmekatalog II, Vorschlag 18). [39]<sup>4)</sup>
- zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung in der Förster-Funke-Allee auf Tempo 30 prüfen (Maßnahmekatalog II, Vorschlag 19). [39]<sup>5)</sup>
- Fußgängerüberweg oder Fußgänger-Lichtsignalanlage über vorhandene Mittelinsel Rathausmarkt prüfen.<sup>6)</sup>
- Bushaltestelle Kleinmachnow-Rathausmarkt/Hohe Kiefer als wichtigster Umsteigepunkt für die Einbindung der Region aufwerten.<sup>7)</sup>

Ergänzung von neuen Prüfaufträgen für die Gemeindeverwaltung im Ergebnis der 2. Abwägung:

- Abfrage der jährlichen Fahrgastzahlen der Buslinien der Förster-Funke-Allee seit Einführung TKS bei der Havelbus Verkehrsgesellschaft.
- Durchführung und Auswertung Geschwindigkeitsmessungen zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm durch das Ordnungsamt und Prüfung, ob in der Förster-Funke-Allee ergänzend zwei Dialog-Displays aufgestellt werden sollen.
- In Abhängigkeit von dem zuvor genannten Prüfauftrag kann als weiterer Schritt ggf. auch die Aufstellung von TraffiTower geprüft werden.
- Überprüfung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage Knotenpunkt Förster-Funke-Allee/ Karl-Marx-Straße.

### Bearbeitungsstand 2013

Zu 1., 2. und 3. Anfang 2013 wurde das Büro StadtPlan Ingenieur GmbH beauftragt, Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Förster-Funke-Allee im Abschnitt zwischen der Hohen Kiefer und der Karl-Marx-Straße sowie des Adolf-Grimme-Rings durchzuführen. Zusätzliche künftige Verkehrsbelastungen, initiiert z. B. durch die Eröffnung des Alten- und Pflegeheimes und den Bau der neuen Grundschule mit Hort, werden dabei ebenso analysiert wie bestehende Defizite der vorhandenen Verkehrsanlagen, insbesondere mit Fokus auf Fußgänger und Radfahrer und im Ergebnis Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

Zu 4. Ein Antrag auf FGÜ wurde von der Gemeinde am 09.06.2011 an die UVB gestellt. Diese erteilte am 28.03.2012 einen Versagungsbescheid. Der am 19.04.2012 eingelegte Widerspruch wurde am 16.05.2012 zurückgewiesen.

Zu 5. Auf der Förster-Funke-Allee gab es nach dem Urteil vom 25.02.2010 zunächst keine Ausweitung der Tempo-30-Zonen-Regelung. Die Verkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark hatte die Klage der Gemeindevertretung auf Tempo-30-Zonen in sechs Straßen abgewiesen. (siehe Kapitel 8.2.1)

Die Gemeinde Kleinmachnow beantragte daraufhin am 17.01.2011 bei der Unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark Tempo 30 im Straßenabschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm. Auf diesen Antrag erfolgte am 31.01.2011 ein Versagungsbescheid. Widerspruch wurde fristgerecht vom Fachbereich Recht/Sicherheit/Ordnung eingereicht und mit Schreiben vom 06.04.2011 wiederum abgelehnt.

Im Frühjahr 2011 beauftragte die Gemeinde den Kreisstraßenbetrieb mit einer Verkehrserhebung und Verkehrslärmbeurteilung nach RLS-90. Die Verkehrserhebung erfolgte am 7./8. Juni 2011 richtungsgetreut mit einem Verkehrsstatikgerät Szierzega SR.3 in der Förster-Funke-Allee vor Haus Nr. 16 (zwischen Im Kamp und dem Zehlendorfer Damm). Es wurde ein DTV von 7.149 Kfz/24 h und ein Schwerverkehrsanteil von 11 % ermittelt. Zählungen aus dem Jahr 2009 wiesen einen DTV-Wert von 6.918 Fahrzeugen aus. Die Einzelpunktbeurteilung am Gebäude Nr. 16 ergibt Immissionspegel von 62,7/55,4 dB(A) tags und nachts im Erdgeschoss und 65,7/58,3 dB(A) im 1. Stockwerk.

Ein Ergebnis des Abstimmungsgesprächs am 10. Oktober 2011 mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Potsdam-Mittelmark zum "Lärmaktionsplan-Entwurf Kleinmachnow, Zweite Stufe, Stand: Juni 2010" war, dass die Gemeinde Kleinmachnow prüfen wird, ob die "vorliegenden Mess- und Rechenergebnisse von 2011 nach RLS-90 die Auslöswerte von 70/60 dB(A) erreichen, so dass ein Antrag auf Einzelfallprüfung auf Lärmschutz eingereicht werden kann." Die Prüfung ergab, dass die Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StVO 70/60 dB(A) unterschritten werden.

Möglicherweise aufgrund des Engagements der Anwohner erfolgte für den Abschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm am 28.11.2011 die verkehrsrechtliche Anordnung von der Unteren Verkehrsbehörde für die Einrichtung Tempo 30 mit Zusatzzeichen „Lärmschutz“. Die entsprechende Beschilderung wurde im Dezember 2011 aufgestellt.

[Der Antrag der Gemeinde Kleinmachnow vom 07.03.2013 bezüglich Tempo 30 im Abschnitt Karl-Marx-Straße bis Hohe Kiefer für beide Fahrrichtungen wurde mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 02.05.2013 von der Unteren Straßenverkehrsbehörde positiv beschieden. Mit 1. Nachtrag zur verkehrsrechtlichen Anordnung vom 02.05.2013 von der Unteren Straßenverkehrsbehörde sind die mit Anordnung vom 28.11.2011 angeordneten Zusatzzeichen "Lärmschutz" Förster-Funke-Allee zwischen Karl-Marx-Straße und L 77 Zehlendorfer Damm zu entfernen.](#)

Zu 6. Dem Antrag vom 07.11.2011 auf Errichtung eines Fußgängerüberweges in der Förster-Funke-Allee/ Rathausmarkt aus Gründen der Schutzwegsicherung wurde von Seiten der UVB Ende 2012 positiv entsprochen.

Zu 7. Ist noch offen.

### 9.3 Maßnahmen in den Verdachtsbereichen

Da die Gemeinde Kleinmachnow zusätzlich zum Brandenburger Prüfwert von 65 dB(A) für den  $L_{den}$  und 55 dB(A) für den  $L_{night}$  in Anlehnung an die 16. BImSchV freiwillig einen Beurteilungspegel von 59 dB(A) für den  $L_rT$  bzw. 49 dB(A) für den  $L_rN$  als ergänzenden Zielwert anstrebt, werden auch Lärminderungsmaßnahmen in den Verdachtsbereichen empfohlen.

Die Auflistung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen erfolgt getrennt nach den Verdachtsbereichen im Straßennetz (Abb. B 5.12 und B 5.13) und in Anlehnung an die Gliederung der Minderungspotenziale in Kapitel A 2.

Da in der Regel für eine Umsetzung der Maßnahmen der alleinige Grund des Lärmschutzes nicht ausreichend und bei den Planungen eine ganzheitliche Betrachtung gefragt ist, wird neben der

## Förderung des Fahrradverkehrs

In der weiteren Verbesserung der Fahrradinfrastruktur besteht ein hohes Potenzial für die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Fahrradverkehr, die sich gerade im zentralen Bereich auswirken und zur Lärminderung beitragen können. So sollte z. B. langfristig in der Straße Heidefeld eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Neben dem Ausbau der Infrastruktur sollte ein Schwerpunkt der Förderung eine offensive Öffentlichkeitsarbeit und ein "fahrradfreundliches Klima" darstellen, um das Image des Radfahrens zu stärken.

## Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

### Wiederaufbau Potsdamer Stammbahn

Die Stammbahn diente dem Fernverkehr zwischen Berlin und Magdeburg - mit im Vergleich zur Wanneseebahn nur wenigen Halten. Für Kleinmachnow hatte vor allem der Bahnhof Düppel Bedeutung, in dessen Einzugsbereich der Nordwesten der Gemeinde liegt. Die Strecke stellte noch in der Nachkriegszeit eine wichtige Verbindung für die Gemeinde Kleinmachnow nach Berlin dar. Nach dem Bau der Berliner Mauer 1961 fand der S-Bahn-Pendelbetrieb zwischen Zehlendorf und Düppel zwar weiter statt, für die Bewohner von Kleinmachnow war er jedoch nicht mehr nutzbar.

Der Landesnahverkehrsplan 2013-2017 führt zur Potsdamer Stammbahn aus:

*"Darüber hinaus wurden Untersuchungen zum Wiederaufbau teilungsbedingt außer Betrieb genommener Schienenstrecken durchgeführt.*

*Für die Potsdamer Stammbahn über Kleinmachnow ... lassen die durchgeführten Untersuchungen ... keinen volkswirtschaftlich vertretbaren Nutzen erkennen."*

Eine 2009 durch die DB International GmbH durchgeführte [Vorstudie zur Rentabilität einer S-Bahn-Anbindung zwischen Zehlendorf, Kleinmachnow und Dreilinden](#) kommt in der Nutzen-Kosten-Analyse für verschiedene Szenarien zu dem Ergebnis [voraussichtlich ausgeglichener bzw. sogar positiver Nutzen-Kosten-Verhältnisse](#).

Unter dem Aspekt der Lärminderung ist darauf hinzuweisen, dass

- die Stammbahn das Gemeindegebiet Kleinmachnow an der westlichen Stadtgrenze tangiert und somit die dort liegenden Wohngebiete beeinflusst. Da die Zugzahlen in jedem Fall unter den Schwellenwerten der EG-Umgebungslärmrichtlinie von 60.000 bzw. 30.000 Zügen/Jahr liegen werden, ist die Stammbahn nicht Gegenstand der EG-Umgebungslärmrichtlinie, auch nicht in der zweiten Phase. Bei einem Wiederaufbau der Stammbahn ist zudem davon auszugehen, dass Lärmschutz vergleichbar dem Neubau einer Bahnstrecke vorzusehen ist, also auch hier Grenzwerte einzuhalten sind, die weit unter den Prüfwerten der EG-Umgebungslärmrichtlinie von 65/55 dB(A) liegen. Insofern ist der Wiederaufbau der Stammbahn für den Lärmaktionsplan in Bezug auf den unmittelbaren Lärmschutz irrelevant;
- der verkehrliche Nutzen vor allem darin zu sehen ist, dass der Arbeitsplatzschwerpunkt Europarc Dreilinden (90% Auspendler und 88% Einpendler) direkt an den Schienenverkehr angeschlossen wird und auch die zentralen und südlichen Bereiche Kleinmachnows einen kürzeren Zugang zum Schienenverkehr erhalten. Dieses Angebot kann den Modal Split beeinflussen und ist deshalb ein Baustein zur Förderung

- Durch die periphere Lage der Trasse bezogen auf das Gemeindegebiet Kleinmachnow steht die überkommunale Wirkung hier noch stärker im Vordergrund als bei der Stammbahn. Nur im Verbund mit den Nachbargemeinden kann der Friedhofsbahn, beispielsweise durch weitere steigende Energiepreise, zukünftig möglicherweise eine Bedeutung erwachsen, die sie aus der kommunalen Argumentation der Gemeinde Kleinmachnow nicht erreichen könnte.

Unter Lärmaspekten ist die Gemeinde Kleinmachnow hier eher als Trittbrettfahrer im positiven Sinne zu bezeichnen. Die Last tragen die Nachbargemeinden als Hauptbetroffene, aber auch Hauptnutzer des Verkehrsangebots.

#### Trassenverlauf der ehemaligen Potsdamer Stammbahn und Friedhofsbahn auf dem Kleinmachnowener Gemeindegebiet



(Kartengrundlage: Luftbild 2009)

Im Rahmen der 1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange äußerte sich die DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Berlin, Liegenschaftsmanagement in ihrer Stellungnahme vom 23.08.2010/15.09.2010 folgendermaßen:

*„Dabei begrüße ich insbesondere solche Maßnahmen, die der Verkehrsreduzierung sowie Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsarten dienen und damit im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes stehen...*

*Den vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes, Stufe 2, haben wir aus der infrastrukturellen Sicht bezüglich der zu vertretenden Belange geprüft. Die Deutsche Bahn AG stimmt dem Entwurf des Lärmaktionsplanes unter Beachtung der nachfolgenden Hinweise zu:*

*Zu Bahnstrecke (6038) Berlin-Wannsee - Stahnsdorf: „Der Bahnbetrieb auf der Strecke Wannsee – Stahnsdorf wurde 1961 eingestellt. Wegen fehlendem Verkehrsbedarf besteht seitens der Bahn kein Interesse am Wiederaufbau der weitgehend zurück gebauten Strecke und an der Wiederaufnahme des S-Bahn-Verkehrs. Auch die Länder Berlin und Brandenburg haben diese Strecke nicht mehr in ihrer Verkehrsentwicklungsplanung. Die Stilllegung der Strecke ist vollzogen.“*

*Zu Bahnstrecke (6177) Berlin Potsdam Gbf – Griebnitzsee (Potsdamer Stammbahn): „Im Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), erreichte keine Untersuchungsvariante einen Nutzen-Kosten-Wert > 1. Die Länder Berlin und Brandenburg verzichten in Abstimmung miteinander auf weitere Variantenuntersuchungen. Eine Mitfinanzierung des Projektes*

**ANLAGE IIa ABWÄGUNG DER HINWEISE AUS DER INFORMATION UND  
MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (BÜRGER UND TRÄGER  
ÖFFENTLICHER BELANGE) – 1. OFFENLAGE**

1. Offenlage, Auslegungszeitraum 09.08. bis 17.09.2010/ 31.08.2010

ANLAGE IIb ABWÄGUNG DER HINWEISE AUS DER INFORMATION UND  
MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (BÜRGER UND TRÄ-  
GERÖFFENTLICHER BELANGE) – 2. OFFENLAGE

2. Offenlage, Auslegungszeitraum 25.03. bis 19.04.2013/ 16.04.2013

Die Ergebnisse aus der 2. Abwägung sind in den vorliegenden Lärmaktionsplan eingeflossen. Die Grundzüge des Lärmaktionsplans haben sich dadurch nicht verändert, im Detail ergaben sich jedoch für den Lärmaktionsplan Veränderungen gegenüber der im Februar 2013 öffentlich ausgelegten Fassung. Die wesentlichste Anpassung an die aus der Beteiligung neu gewonnenen Erkenntnisse betrifft folgende Punkte:

- Stellungnahme Landkreis Potsdam-Mittelmark, Straßenverkehrsbehörde vom 23.04.2013 mit Hinweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgericht - 7 C 76/84 vom 4. Juni 1986 eingefügt. (Kapitel 8.2.1.)
- Aktualisierung und Modifizierung entsprechend Hinweisen aus dem Hauptausschuss am 18.03.2013
- Aktualisierung von Abbildungen
  - B 5.6b Unfall-Steckkarte 2012 (Kapitel 5)
  - B 5.25 Belastungsachsen (Kapitel 5)
  - B 8.7b ruhender Verkehr 2013 (Kapitel 8)
  - Potsdamer Stammbahn und Friedhofsbahn (Kapitel 10)
- Belastungsschwerpunkt Thomas-Mützer-Damm (Kapitel 9.2.2)
  - Stand der Umsetzung der Maßnahmen:
    - Verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 StVO der Unteren Straßenverkehrsbehörde vom 02.05.2013 bezüglich Tempo 30 (22-6h).
- Belastungsschwerpunkt Straße Hohe Kiefer (Kapitel 9.2.4)
  - Stand der Umsetzung der Maßnahmen:
    - Verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 StVO der Unteren Straßenverkehrsbehörde vom 03.05.2013 bezüglich Errichtung eines Fußgängerüberweges an der vorhandenen Mittelinsel Am Fuchsbau.
- Belastungsschwerpunkt Förster-Funke-Allee (Kapitel 9.2.7)
  - Stand der Umsetzung der Maßnahmen:
    - Verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 StVO der Unteren Straßenverkehrsbehörde vom 02.05.2013 bezüglich Tempo 30 im Abschnitt Karl-Marx-Straße bis Hohe Kiefer und 1. Nachtrag zur verkehrsrechtliche Anordnung zwischen Karl-Marx-Straße und L 77 Zehlendorfer Damm.
  - Ergänzung von neuen Prüfaufträgen für die Gemeindeverwaltung:
    - Abfrage der jährlichen Fahrgastzahlen der Buslinien der Förster-Funke-Allee seit Einführung TKS bei der Havelbus Verkehrsgesellschaft.
    - Durchführung und Auswertung Geschwindigkeitsmessungen zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm durch das Ordnungsamt und Prüfung, ob in der Förster-Funke-Allee ergänzend zwei Dialog-Displays aufgestellt werden sollen.
    - In Abhängigkeit von dem zuvor genannten Prüfauftrag kann als weiterer Schritt ggf. auch die Aufstellung von TraffiTower geprüft werden.
    - Überprüfung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage Knotenpunkt Förster-Funke-Allee/ Karl-Marx-Straße.