



Maßnahme zur Lämminderung aus dem LAP 2. Runde	Stand der Umsetzung	Einordnung im LAP 3. Runde
Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zur Verstärkung des Verkehrsflusses kompatibel mit der Signalsteuerung der LSA ist.	niert.	
Einsatz von Minikreisen in den Wohngebieten.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Umgestaltung von LSA-Knotenpunkten zu kleinen Kreisverkehrsplätzen.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge		
Umstellen der gemeindeeigenen Flotte auf Elektrofahrzeuge.	Gemeindeeigene Flotte wurde um Elektrofahrzeuge erweitert (nicht komplett).	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Einsatz geräuscharmer Linienbusse entlang der Lärmbelastungsschwerpunkte.	Nicht umgesetzt, als anzustrebender Umweltstandard im Nahverkehrsplan Landkreis Potsdam-Mittelmark enthalten.	Wird im LAP weiterverfolgt, Verweis auf Bestandteil des Nahverkehrsplans.
Lenkung des Güterverkehrs		
Gemeindeübergreifendes Güterlenkungs-konzept mit den Nachbargemeinden erstellen.	Lkw-Konzept für den Landkreis Potsdam-Mittelmark vorhanden (2015).	Maßnahme umgesetzt.
Einrichtung dezentraler Güterverkehrszentren in der Region.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Belastungsschwerpunkt LAP 3. Runde – Zehlendorfer Damm L 77 (Abschnitt Landesgrenze bis Förster-Funke-Allee)		
Prüfung Umbau des Knotenpunkts L 77 Zehlendorfer Damm/ Thomas-Müntzer-Damm zu einem Kreisverkehrsplatz durch den Landesbetrieb Straßenwesen.	Prüfung durch LS erfolgt und als nicht notwendig erachtet, Finanzierung ungesichert, nicht umgesetzt.	Erneute Prüfung wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Aufpflasterung vor Grünstreifen und/ oder Verengung der Einmündungen Geschwister-Scholl-Allee, Gradnauerstraße, Klausenerstraße, Clara-Zetkin-Straße, Straße Im Hagen, Haackelstraße, Straße Blachfeld.	Ausführungsplanung erfolgte 2011, baulich nicht umgesetzt. Inzwischen Satzung zu Grünflächenüberfahrten in Kraft (2017).	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Optimierung der Radverkehrsanlagen auf dem Zehlendorfer Damm durch Heranziehen des abgesetzten Geh- und Radwegs an die Fahrbahn oder Aufpflasterung der Radquerung und Regelung der Vorfahrt des Radverkehrs durch SIV-Verkehrszeichen 205 und 1000-32.	Im Rahmen Masterplan Fahrrad fachplanerisch geprüft, Gemeindevertretung hat sich gegen Umsetzung entschieden. OVG-Urteil bzgl. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf dem Zehlendorfer Damm in 2018, Absprachen mit Verkehrsbehörde und Landesbetrieb zur Umsetzung laufen.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h prüfen (große Schildertypen, Fahrbahnmarkierung, Hinweis auf Lärmschutz).	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde erneut geprüft und ggf. weiterverfolgt.
Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen.	Überwachung mit stationären Geschwindigkeitsmessgeräten zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Gradnauer Straße.	Maßnahme umgesetzt.
Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei) auf dem Zehlendorfer Damm (Landesgrenze bis Thomas-Müntzer-Damm). Beschilderung der Umleitungsstrecke für den Lkw-Verkehr.	Zehlendorfer Damm gehört im Lkw-Lenkungskonzept des Landkreises PM zum Grundnetz, über den der Lkw-Verkehr abgewickelt wird.	Lkw-Verbot wird in LAP 3. Runde erneut geprüft und ggf. weiterverfolgt.
Puschkinplatz, nahe des Zehlendorfer Dammes, ist als ansprechender Aufenthaltsort zu gestalten.	Aufwertung umgesetzt.	Maßnahme umgesetzt.
Belastungsschwerpunkt LAP 3. Runde – Straße Hohe Kiefer		
Querung Am Fuchsbau: Fußgängerüberweg über vorhandene Mittelinsel oder Fußgänger-Lichtsignalanlage prüfen.	FGÜ im Jahr 2013 eingerichtet.	Maßnahme umgesetzt.
Querungssicherung Lange Reihe (Mittelinsel) prüfen.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Einmündung Lange Reihe Aufpflasterung.	Umsetzung im Rahmen späterer notwendiger baulicher Instandhaltungsmaßnahmen geplant.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Stahnsdorfer Damm prüfen.	Beantragungen wurde letztmals im Jahr 2018 versagt.	Wird im LAP der 3. Runde erneut geprüft und ggf. weiterverfolgt.



Maßnahme zur Lärminderung aus dem LAP 2. Runde	Stand der Umsetzung	Einordnung im LAP 3. Runde
Neugestaltung des Knotenpunkts Ernst-Thälmann-Straße und OdF-Platz.	Knoten wurden umgestaltet.	Maßnahme umgesetzt
Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße: Umbau zum Kreisverkehr in Kombination mit Überplanung OdF-Platz prüfen.	Kreisverkehr wurde bei Neugestaltung der Knotenpunkte nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Umgestaltung Knotenpunkt Förster-Funke-Allee, Prüfung Kreisverkehr.	Derzeit keine endgültige Entscheidung; abwarten des IVK da Kosten und Nutzen eines Umbaus in Frage steht.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Hohe Kiefer/ Steinweg: Geradeausfahrgebot in Fahrtrichtung Berlin prüfen	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Zehlendorfer Damm L 77 (Abschnitt Straße Am Weinberg bis Stahnsdorf)		
Einrichtung eines Besucherparkplatzes im Bereich des alten Dorfkerns.	Neubau des evangelischen Gemeindehauses einschließlich Parkplatz im alten Dorf erfolgt.	Maßnahme umgesetzt
Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht prüfen oder Optimierung der Radverkehrsanlagen (Verbreiterung).	Ist Handlungsempfehlung im Masterplan Fahrrad, Benutzungspflicht wurde aufgehoben. Absprachen mit Verkehrsbehörde und Landesbetrieb zur Umsetzung laufen.	Maßnahme umgesetzt
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Thomas-Müntzer-Damm		
Umgestaltung Einmündung Thomas-Müntzer-Damm/Gerhart-Eisler-Straße/Warthestraße, der Übergang zur Warthestraße in die Stadt Teltow soll mit einer Querungssicherung ausgestattet werden.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Querungssicherung Bushaltestelle Max-Reimann-Straße (Fußgängerbedarfsanlage) prüfen.	Fußgängerbedarfsanlage 2013 umgesetzt.	Maßnahme umgesetzt
Mittig des Thomas-Müntzer-Damm ist die Errichtung einer zusätzlichen Querungsstelle (Mittelinsel oder Fußgängerbedarfsanlage) zu prüfen.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (große Schildertypen, Fahrbahnmarkierung, Hinweis auf Lärmschutz).	30 km/h für beide Fahrtrichtungen von 22-06 Uhr erlassen.	Maßnahme umgesetzt
Verbot für Lkw 22:00-6:00 Uhr (Anlieger frei) Beschilderung der Umleitungsstrecke für den Lkw-Verkehr	Antrag von unterer Straßenverkehrsbehörde 2012 abgelehnt; stattdessen Tempo 30 von 22-06 Uhr umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Optimierung der Radverkehrsanlagen (Machbarkeit einer Verbreiterung der Radverkehrsanlagen bei Erhalt des Baumbestands prüfen)	Handlungsempfehlung Nr. 32.1 im Masterplan Fahrrad (nicht umgesetzt); Antrag auf Aufhebung Radwegebenutzungspflicht läuft.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Karl-Marx-Straße (Abschnitt Landesgrenze bis OdF-Platz)		
Zur Verbesserung des Radweganschlusses nach Berlin Gespräche zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf intensivieren, Neufassung des Knotenpunkts Karl-Marx-Straße/Berlepschstraße.	Handlungsempfehlung Nr. 15.2 im Masterplan Fahrrad, bisher nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Aufwertung der städtebaulichen Situation Karl-Marx-Straße in Höhe Neue Kammerspiele (Platzgestaltung).	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h prüfen.	Abweisung der Klage auf Tempo 30 km/h durch Verwaltungsgericht Potsdam im Jahr 2010. Erneuter Antrag läuft derzeit.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Mittelinsel in Höhe Kammerspiele: Erkennbarkeit verbessern, z. B. durch Freihalten vom ruhenden Verkehr.	FGU in Höhe Kammerspiele eingerichtet.	Maßnahme umgesetzt
Umbau zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Hohe Kiefer (OdF-Platz) als verkehrsberuhigter Bereich mit Änderung der Straßenhierarchie.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Stahnsdorfer Damm (Abschnitt Stolper Weg bis südliche Gemeindegrenze)		
Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen prüfen.	Lärmschutzwand/-wand auf westlicher Straßenseite vorhanden.	Maßnahme umgesetzt
Knotenpunkt Stolper Weg/ Stahnsdorfer Damm vorhandene wegweisende Beschilderung in der südlichen Zufahrt Stahnsdorfer Damm ergänzen: Zielangabe A 115 nach links.	Wegweisung nach Fertigstellung L 40 angepasst.	Maßnahme umgesetzt
Knotenpunkt Hohe Kiefer/ Stahnsdorfer Damm/ Stolper Weg: Umbau zum Kreisverkehrsplatz unter Berücksichtigung der Schulwegsicherung prüfen.	Geprüft auf Fördermittel, ungesicherte Finanzierung.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Schleusenbrücke: Fußgängerbrücke Nordkammer, Kontakt zu Wasserstraßenverwaltung mit dem Ziel, die Querung der Fußgänger unabhängig vom vorhandenen Straße begleitenden Gehweg zu sichern.	Kontakt aufgenommen, Maßnahme während Sanierung nicht umgesetzt	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.



Maßnahme zur Lärminderung aus dem LAP 2. Runde	Stand der Umsetzung	Einordnung im LAP 3. Runde
Abschnittsweise auf Schleusenbrücke Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.	Antrag gestellt und Ablehnung durch Verkehrsbehörde zuletzt im Jahr 2016.	Erneute Prüfung wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Schleusenbrücke: Querungssicherung für den geplanten ufernahen Radweg Kanalaue prüfen.	Prüfung im Bebauungsplanverfahren KLM-BP-045, bisher keine Umsetzung erfolgt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Beschilderung und Befestigung des unbefestigten Parkplatzes Allee Am Forsthaus/ Schleuse prüfen.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Ernst-Thälmann-Straße (Abschnitt Straße Hohe Kiefer bis Zehlendorfer Damm)		
Zwischen OdF-Platz und Zehlendorfer Damm: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Markierung eines einseitigen Radfahrstreifens auf der nördlichen Fahrbahn prüfen.	Benutzungspflicht aufgehoben und Schutzstreifen auf nördlicher Fahrbahnseite markiert.	Maßnahme umgesetzt.
Zwischen OdF-Platz und Zehlendorfer Damm: Fahrbahngestaltung zwischen OdF-Platz und Uhlenhorst prüfen, Umbau zur Mischverkehrsfläche mit Geschwindigkeitsbegrenzung.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Zwischen Steinweg und OdF-Platz: Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.	Antrag zuletzt im Jahr 2018 von Verkehrsbehörde abgewiesen. Antrag auf Einrichtung Tempo 30-Zone für nächste Ausschussrunde geplant.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Zwischen Steinweg und OdF-Platz: Wenn Tempo 30, dann Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.	Benutzungspflicht wurde aufgehoben.	Maßnahme umgesetzt.
Umwidmung Ginsterheide zur Fahrradstraße zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Eigenherd-Grundschule, Querungsstellen mit dem übergeordneten Straßennetz sind sicher zu gestalten.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Prüfauftrag: Einrichtung einer Fahrradstraße im Steinweg.	Beantragung im Jahr 2012 von der Verkehrsbehörde abgelehnt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Prüfung der Anordnungsfähigkeit von Tempo 30 zwischen OdF-Platz und Zehlendorfer Damm.	Anordnung im Jahr 2016.	Maßnahme umgesetzt.
Belastungsschwerpunkt LAP 2. Runde – Förster-Funke-Allee		
Verkehrserhebungen, verkehrliche Untersuchungen, Radverkehrsanlagen zur Schulwegsicherung Adolf-Grimme-Ring und schalltechnische Berechnungen im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs zum KLM-BP-019-7 "Förster-Funke-Allee/ Rathausmarkt".	Entsprechende Verkehrsuntersuchungen wurden durchgeführt, Umgestaltung Rathausmarkt ist in Bearbeitung.	Maßnahme umgesetzt.
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.	Wurden in den entsprechenden Verkehrsuntersuchungen und Planungen berücksichtigt.	Maßnahme umgesetzt.
Einführung Parkraumbewirtschaftung Rathausmarkt, hierzu sind eine Untersuchung der Parkraumsituation und die Erarbeitung eines schlüssigen Parkraumkonzepts zu prüfen.	Parkraumbewirtschaftung wurde am Rathausmarkt eingeführt (2017).	Maßnahme umgesetzt.
Querung im Kamp: Wenn die Klage auf Tempo 30 nicht erfolgreich ist, dann beim alten Zustand Tempo 50 und Fußgängerüberweg über Mittelinsel, bei Tempo 30 kein Handlungsbedarf.	Antrag auf FGÜ abgelehnt und Widerspruch zurückgewiesen, aber Tempo 30 angeordnet.	Maßnahme umgesetzt.
Zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung in der Förster-Funke-Allee auf Tempo 30 prüfen.	Tempo 30 in der Förster-Funke-Allee wurde angeordnet.	Maßnahme umgesetzt.
Fußgängerüberweg oder Fußgänger-Lichtsignalanlage über vorhandene Mittelinsel Rathausmarkt prüfen.	Antrag wurde Ende 2012 positiv entsprochen.	Maßnahme umgesetzt.
Bushaltestelle Kleinmachnow-Rathausmarkt/ Hohe Kiefer als wichtigster Umsteigepunkt für die Einbindung der Region aufwerten.	Aufwertung wurde umgesetzt.	Maßnahme umgesetzt.
Abfrage der jährlichen Fahrgastzahlen der Buslinien der Förster-Funke-Allee seit Einführung TKS bei der Havelbus Verkehrsgesellschaft.	Regelmäßige Evaluierungen des TKS-Netzes durch Regiobus. Ergebnisse gehen automatisch an die Gemeinde.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Durchführung und Auswertung Geschwindigkeitsmessungen zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm durch das Ordnungsamt und Prüfung, ob ergänzend zwei Dialog-Displays aufgestellt werden sollen, ggf. als weiteren Schritt die Aufstellung von "TraffiTower" (Verkehrsüberwachung) prüfen.	Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, Einsatz von Dialog-Displays nicht geprüft.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Überprüfung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage Knotenpunkt Förster-Funke-Allee/ Karl-Marx-Straße.	Laufende Überprüfung und Anpassung der Umlaufzeiten.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Zehlendorfer Damm L 77 (Abschnitt Förster-Funke-Allee bis Straße Am Weinberg)		
Verbesserung der Querung des südlichen Arms der Einmündung Karl-Marx-Straße/ Zehlendorfer Damm für Fußgänger und Radfahrer	Anordnung einer Fußgängerschutzanlage erteilt (2010).	Maßnahme umgesetzt.
Veränderung der Schaltzeiten der Fußgänger-Lichtsignalanlage in Höhe	Verkehrsrechtliche Anordnung	Maßnahme umgesetzt.



Maßnahme zur Lärminderung aus dem LAP 2. Runde	Stand der Umsetzung	Einordnung im LAP 3. Runde
Friedensbrücke für eine schnellstmögliche Grünfreigabe für Fußgänger und Radfahrer	erfolgt	
Erweiterung Fußgänger-Lichtsignalanlage Zehlendorfer Damm/Am Weinberg um eine zweite Furt über die südliche Zufahrt des Zehlendorfer Damms	Verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt	Maßnahme umgesetzt
Zwischen Karl-Marx-Straße und Am Weinberg zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.	Geschwindigkeitsreduzierung zwischen 7-19 Uhr angeordnet	Maßnahme umgesetzt
Beidseitig Radwegebenutzungspflicht aufheben, Ausweisung der Seitenräume als Gehweg/Radverkehr frei, einseitiger 1,50 m breiter Schutzstreifen.	Benutzungspflicht aufgehoben. Absprachen mit Verkehrsbehörde und Landesbetrieb zur Umsetzung laufen.	Maßnahme umgesetzt
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Karl-Marx-Straße (Abschnitt Ernst-Thälmann-Straße bis Förster-Funke-Allee)		
Südlich OdF-Platz zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.	Beantragt und von der Verkehrsbehörde zuletzt 2011 abgelehnt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt
Karl-Marx-Straße/ Am Fuchsbau: Querungssicherung - wenn Klage auf Tempo 30 nicht erfolgreich, dann Fußgängerüberweg, bei Tempo 30 Aufpflasterung des Einmündungsbereichs Am Fuchsbau.	FGU umgesetzt	Maßnahme umgesetzt
Einmündungen Karl-Marx-Straße/ Lange Reihe und Karl-Marx-Straße/ Iltisfang: Aufpflasterung der Einmündungsbereiche.	Aufpflasterung nicht mehr erforderlich aufgrund geänderter Vorfahrtsregelung.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt
Optimierung der Radverkehrsanlagen prüfen: Heranziehen des weit abgesetzten Zweirichtungswegs an die Fahrbahn oder Anordnen eines Radfahrstreifens und eines neuen Radweges auf dem Trampelpfad neben der Fahrbahn sowie südlich Förster-Funke-Allee Anordnung eines Schutzstreifens für nach Norden fahrende Radfahrer, alle Knotenpunkte sind dann an die neue Radverkehrsführung anzupassen oder Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht prüfen (Klage auf Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht anhängig).	Im Masterplan Fahrrad als Handlungsempfehlung Nr. 16.1, 16.2 und K4 enthalten, bislang nicht umgesetzt.	Prüfung wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Uhlenhorst - Meiereifeld		
Meiereifeld/ Uhlenhorst bis Ernst-Thälmann-Straße: zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.	Tempo 30 wurde bis zur Ernst-Thälmann-Straße eingeführt.	Maßnahme umgesetzt
Zur Entlastung von Lkw-Verkehr ist auf den Straßen Meiereifeld und Uhlenhorst Kraftfahrzeugen über 3,5 t die Durchfahrt zu untersagen.	Lkw-Verbot abgewiesen, dafür Anordnung einer Einbahnstraßenregelung zwischen Rosenhag und Ernst-Thälmann-Straße.	Erneute Prüfung Lkw-Verbot wird im LAP 3. Runde und im Rahmen des IVK weiterverfolgt.
Wiederaufnahme Linienbusverkehr im Straßenzug Meiereifeld – Uhlenhorst (bis Ernst-Thälmann-Straße) im regionalen Buskonzept TKS prüfen.	Wunsch nach Wiederaufnahme Linienbusverkehr wurde/ wird bei laufender Evaluierung des TKS-Netzes an RegioBus PM herangetragen.	Maßnahme umgesetzt
Neugestaltung des Straßenquerschnitts zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und des Fahrradverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Querungen und Einmündungen prüfen.	Planungskonzept liegt vor und z. T. umgesetzt, zudem als Handlungsempfehlung Nr. 20 im Masterplan Fahrrad enthalten.	Maßnahme umgesetzt
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Rudolf-Breitscheid-Straße - Ernst-Thälmann-Straße (Abschnitt Steinweg bis Karl-Marx-Straße)		
Gehwege in der Rudolf-Breitscheid-Straße befestigen.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt
Lückenschluss im Radverkehrsnetz in Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Schleusenweg und Steinweg.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt
Zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.	Tempo 30 wurde auf der Rudolf-Breitscheid-Straße angeordnet.	Maßnahme teilweise umgesetzt
Planungsvorhaben zur Schulwegsicherung vor Steinweg-Schule, in Rudolf-Breitscheid-Straße von Hort bis Steinweg.	Weitere Planungsvorhaben zur Schulwegsicherung laufen, wie z. B. Errichtung eines FGÜ (Umsetzung Sommerferien 2018), Aktualisierung des Schulwegplanes Steinwegschule nicht umgesetzt.	Maßnahme umgesetzt
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Straße Am Weinberg		
Maßnahmen zur Schulwegsicherung im Weinberg-Viertel werden in ihrer Gesamtheit eine Lärminderung in der Wohnsiedlung bewirken.	Maßnahmen zur Schulwegsicherung laufend in Bearbeitung.	Maßnahme umgesetzt
Verdachtsbereich LAP 2. Runde – Schleusenweg		
Entwicklung der Verkehrsmengen im Schleusenweg prüfen, bei DTV-Erhöhung verbunden mit der Prüfung der Maßnahme Tempo 30.	Geprüft und im Ergebnis wurde kein Tempo 30 beantragt	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.



Maßnahme zur Lärminderung aus dem LAP 2. Runde	Stand der Umsetzung	Einordnung im LAP 3. Runde
	(2012).	
Prüfauftrag: Wie ist mit dem Geländeanstieg im Knotenbereich (Höhe Bannwald) zu verfahren?	Kein Handlungsbedarf.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Zur Lärminderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h.	Beantragt und von der Verkehrsbehörde abgelehnt (2010).	Erneute Prüfung wird im LAP weiterverfolgt.
Anordnung von Dialog-Displays zur Kommentierung gefahrener Geschwindigkeiten.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Vertieft untersuchte Maßnahmen LAP 2. Runde – A 115		
Vor- bzw. Herausziehen des Geschwindigkeitstrichters der A 115 auf das Gemeindegebiet Kleinmachnow durch Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit auf der A 115 auf 100 km/h und 80 km/h für Pkw bzw. 60 für Lkw zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr	Geprüft und abgelehnt vom Landesbetrieb Straßenwesen zuletzt im Jahr 2018, Widerspruch von Gemeindeverwaltung eingereicht.	Erneute Prüfung wird im LAP 3. Runde weiterverfolgt.
Die Gemeindeverwaltung stellt Kontakt zur Stadtverwaltung Potsdam her, um das gemeinsame Interesse einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der A115 und Schritte zur Vorgehensweise zu beraten.	Wird im Rahmen der interkommunalen Abstimmung praktiziert.	Maßnahme umgesetzt.
Erhöhung der bestehenden Lärmschirme an der A 115.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Verlängerung der bestehenden Lärmschirme an der A 115.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Einbau von offenporigem Asphalt bei Deckenemuerung.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Prüfauftrag für die Gemeindeverwaltung: Nutzung von Lärmschutzeinrichtungen für die Errichtung von Photovoltaikanlagen, um einerseits einen zusätzlichen Lärmschutz z. B. durch eine Aufstockung der Lärmschutzeinrichtung zu erreichen und andererseits mit den Erträgen zusätzlichen Lärmschutz an anderer Stelle zu finanzieren.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Vertieft untersuchte Maßnahmen LAP 2. Runde – Stolper Weg		
Flankierend zur verkehrsabhängig gesteuerten "Grünen Welle" Stolper Weg mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 40 km/h bis 50 km/h Prüfung, ob Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zur Verstärkung des Verkehrsflusses kompatibel mit der Signalsteuerung der fünf LSA Lichtsignalanlagen an den beiden Teilknoten der Autobahn-Anschlussstelle, an der Fahrheitsstraße, am Knotenpunkt Eichhörnchenweg/ Heidefeld und am Knotenpunkt Hohe Kiefer/Stahnsdorfer Damm ist.	Nicht umgesetzt.	Wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
Umbau Stolper Weg/ Knotenpunkte Anschlussstelle Kleinmachnow zu kleinen Kreisverkehrsplätzen prüfen.	Geprüft auf Fördermittel, ungesicherte Finanzierung, nicht weiter geplant.	Wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.
Verlängerung des bestehenden einseitigen Geh- und Radwegs ab Eichhörnchenweg nach Dreilinden prüfen.	Markierung Schutzstreifen und Ausbau Gehweg zwischen Heidefeld und Heinrich-Hertz-Straße umgesetzt.	Maßnahme umgesetzt.
Lückenschluss Lärmschutzwand Stolper Weg, nördliche Straßenseite, in Höhe Grünfläche am Birkengrund prüfen.	Lückenschluss im Jahr 2017 realisiert.	Maßnahme umgesetzt.
Nachrichtlich ergänzte Maßnahme, die nicht originärer Teil des Lärmaktionsplans der 2. Runde ist.	Gegenwärtig werden die Lärmschutzwälle auf der Südseite des Stolper Wegs/ Am Wall auf notwendige Sanierungs-/ Ausbaumaßnahmen geprüft.	Maßnahme umgesetzt.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwirkung einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Für die aktuellen Belastungsachsen sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert. Die übrigen Straßenabschnitte aus der 2. Runde, deren Maßnahmen noch nicht umgesetzt und aus Sicht der Gemeinde Kleinmachnow im aktuellen Lärmaktionsplan weiterzuverfolgen sind, werden ohne erneute fachliche Prüfung nachrichtlich übernommen.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Weiterhin wird die Möglichkeit der räumlichen Verlagerung der Emittenten in weniger konfliktbehaftete Gebiete betrachtet. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:



- verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- **Inhaltliche Abstimmung**
 - Gemeindeentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungs- und Logistikkonzept,
 - Unfallprävention.
- **Verfahrensmäßige Abstimmung**
 - Gemeindeentwicklung (Sanierung und Erneuerung),
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.



9.2 Strategische Maßnahmen

Die Gemeinde Kleinmachnow verfolgt in ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung stets den integrierten Planungsansatz. Deshalb stützt sich auch der Lärmaktionsplan auf aktuell vorhandene oder geplante Strategien und Konzepte, wie:

- Integriertes Verkehrskonzept (IVK) Kleinmachnow (in Bearbeitung, Stand 2018)
 - mit den Themen: Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Verkehrsführung/ Wegebeziehungen, innovative Mobilität, Verkehrsbelastung, Stadtstruktur/ Entwicklung,
 - betrachtet werden u. a.: Verkehrsstärken, Straßenkategorien, Parkflächen, Radwege, Gehwege, öffentlicher Verkehr, Elektromobilität, Querungshilfen, Geschwindigkeiten,
 - daraus werden allgemeine Leitziele sowie auf Handlungsschwerpunkte eingegrenzte Maßnahmen konzipiert und ein Maßnahmenkatalog einschließlich Priorisierung, Zeitplanung und Finanzierung entwickelt,
 - das IVK integriert bereits bestehende Planungen und Konzepte und versucht sie unter Abwägungsbelangen zu vereinen.
- Masterplan Fahrrad Kleinmachnow (2012)
 - Maßnahmen werden im IVK aufgegriffen und im LAP darauf verwiesen.
- Planung und Umsetzung einer Radschnellverbindung nach Potsdam über Stahnsdorf (Straße Hohe Kiefer – Stahnsdorfer Damm – Alte Potsdamer Landstraße).
- Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf (2013)
 - Fokus auf Fortführung der Planungen zur SPNV-Anbindung sowie Optimierung des Busnetzes, Einsatz Straßenbahn auf nachfragestarken Relationen nach Potsdam/ Berlin derzeit eher unwahrscheinlich.
- Flächennutzungsplan (2017) mit Leitbild und Entwicklungsziele der Gemeinde sowie konkrete Lärmvorsorge in der Bauleitplanung,
- Integriertes Energie und Klimaschutzprogramm (2010),
- Elektromobilitätskonzept (2018) mit Beratung und Förderung der E-Mobilität (Pkw, Rad),
- Landesnahverkehrsplan Brandenburg (2018) und Nahverkehrsplan Landkreis Potsdam-Mittelmark (2014) mit festgelegten Standards u. a. bzgl. Beförderungsangebot, Haltestellenausstattung, eingesetzter Fahrzeuge.

Diese Planwerke beinhalten Maßnahmen mit strategischer Bedeutung, die auch geeignet sind, zur Lärminderung beizutragen. Neben dem üblichen aktiven Lärmschutz (z. B. Geschwindigkeitsreduktion) werden auch qualitative Aspekte wie Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Ferner können diese über ihre System- und Netzwirkung einen Beitrag zum mittelfristigen Lärmschutz leisten (z. B. Förderung des Umweltverbundes).



Strategische Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde, die bisher nicht umgesetzt worden und weiterzuverfolgen sind, werden nachfolgend aufgelistet.

Förderung des Fußgängerverkehrs

- Aufstellung eines Gemeindefußwegeplanes für Kleinmachnow nach dem Vorbild des Stadtwegeplans Teltow oder Mobilitätskarte Stadt Neuruppin.
- Titel "Barrierefreie Gemeinde Kleinmachnow" anstreben.

Förderung des Fahrradverkehrs

- Neubau des ufernahen interkommunalen Rad- und Wanderweges Teltowkanal.
- Schaffung eines hochwertigen Radverkehrsnetzes durch Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen.
- Intensive Medien- und Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation für ein "fahrradfreundliches Klima" zur Stärkung des Images des Radfahrens.
- Maßnahmen zum Heranführen des Radfahrers auf den vorhandenen baulichen Radwegen des Stahnsdorfer Damms an die Knotenpunkte.

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

- Initiieren eines Haltestellenprogramms, Erhöhung der Sicherheit für ÖPNV-Benutzer an Haltestellen und Einrichtung von Fahrradabstellanlagen.
- Beschleunigung des ÖPNV durch LSA-Bevorrechtigung.
- Anpassung der Verkehrstakte an das Berliner ÖPNV-Netz, insbesondere Freitag Nacht und an Samstagen mit Verbesserung der Anbindung an die umliegenden Regional-, S- und U-Bahnhöfe sowie wichtige Umsteigepunkte.
- Einführung von Job-Tickets.
- Die Gemeinde setzt sich beim Busunternehmen Regiobus PM GmbH für den Einsatz lärmarmen Busse im Gemeindegebiet ein.

Förderung multimodaler Verkehre

- Regionales Konzept (TKS) zur Förderung multimodaler Verkehre.
- Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb und außerhalb der Region stärker in die Fahrplankonzepte einbinden.
- Ergänzung der vorhandenen Radabstellanlagen, Planung von Fahrradabstellanlagen an der Quelle (Wohnung) und am Ziel, Elemente der Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV zur weiteren Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen mit einer hohen Beschäftigtenzahl.
- Einführung eines Call a Bike-Angebots prüfen.

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

- Aufstellen von mobilen Dialog-Displays zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs.



Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge

- Umstellen der gemeindeeigenen Flotte auf Elektrofahrzeuge.
- Einsatz geräuscharmer Linienbusse entlang Lärmbelastungsschwerpunkte.



9.3 Belastungsachse Zehlendorfer Damm - Pflichtaufgabe 3. Runde

Rahmenbedingungen

Der Zehlendorfer Damm (L 77) ist eine Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung mit regionaler Verbindungsfunktion und führt durch die Gemeinde von Stahnsdorf kommend in Richtung Nordosten nach Berlin-Zehlendorf. Sie hat zudem örtliche Verkehrsverteilungsfunktion.

Im untersuchungspflichtigen Abschnitt der Belastungsachse zwischen Landesgrenze Berlin/ Brandenburg und Förster-Funke-Allee beträgt die DTV 9.000-11.000 Kfz, der maximale SV-Anteil bei 3,6 % (nachts 4,8 %).

Die Fahrbahn ist 6,50 m breit, asphaltiert (Splittmastix) und in einem sehr guten Zustand (Quelle: Straßenzustandsbericht 2011). Zwischen Thomas-Müntzer-Damm und Ernst-Thälmann-Straße sind in beiden Fahrrichtungen des Zehlendorfer Damms Längsparkstände vorhanden. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Zehlendorfer Damm ist eine Hauptroute im Radverkehrs-Zielnetz der Gemeinde. Die beidseitigen straßenbegleitenden Geh- und Radwege sind ca. 2,00 bis 2,20 m breit. Sie sind durch einen Grünstreifen mit Baumbestand von der Fahrbahn getrennt und überwiegend weit abgesetzt (>5,00 m). Neben der unzureichenden Breite sind zum Teil die Beläge auf Radverkehrsfurten über Einmündungen ungenügend und die Bordabsenkungen unzureichend. Die Benutzungspflicht für Radfahrer wurde per Gerichtsbeschluss im Frühjahr 2018 aufgehoben.

Das Zielkonzept im Masterplan Fahrrad Kleinmachnow weist als kurzfristige Empfehlung in Fahrtrichtung Berlin die Markierung eines Schutzstreifens in Kombination mit der Regelung Gehweg/ Radfahrer frei aus. In südlicher Richtung ist der getrennte Geh- und Radweg zu Lasten des Grünstreifens zu verbreitern. Die Vorfahrtregelung für den Radverkehr ist durch Verkehrszeichen und Aufpflasterung der Einmündungsbereiche zu verdeutlichen. Die Standards der baulichen Ausführung des Masterplans Fahrrad sind anzustreben.

Im Zuge des Zehlendorfer Damms bestehende mehrere gesicherte Querungsanlagen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (LSA an verkehrsreichen Knotenpunkten, Fußgängerbedarfsanlage zur Schulwegsicherung, Fußgängerüberwege, Mittelinseln).

Auf dem Abschnitt von Förster-Funke-Allee bis zur Landesgrenze verkehren die Buslinien 623, 629, N12 (Nachtbus) mit direktem Verbindungsangebot nach Berlin, Stahnsdorf und Teltow.



Haltestelle Machnower Busch



Weit abgesetzte Geh- und Radwege



Problemfelder

Das Aufkommen und die Überlagerung regionaler und innergemeindlicher Verkehre sowie Tempo 50 führt zu Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte (65 dB(A) ganztags/ 55 dB(A) nachts). Die höhere Lärmbetroffenheit tritt im Nachtzeitraum auf.

Die Maximalpegel betragen ganztags/ nachts:

- Landesgrenze bis Clara-Zetkin-Straße 66,3/ 57,3 dB(A),
- Clara-Zetkin-Straße bis Thomas-Müntzer-Damm 65,4/ 56,4 dB(A),
- Thomas-Müntzer-Damm bis Förster-Funke-Allee 65,9/ 56,7 dB(A).

Weitere Problemlagen sind überhöhte Fahrgeschwindigkeiten, starker Anteil gebietsfremder Durchgangsverkehre und ein unzureichendes Angebot für den Fußgänger- und Radverkehr.

Maßnahmen

- Zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit und gestalterischen Aufwertung des Zehlendorfer Damms sind die Möglichkeiten zum Umbau des Knotenpunkts Zehlendorfer Damm/ Thomas-Müntzer-Damm zu einem Kreisverkehrsplatz erneut zu prüfen. Die akustischen Auswirkungen der Maßnahme sind gering. Zuständig: LS Brandenburg.
- Ausführung der Aufpflasterungen vor Grünstreifen und/ oder Verengung folgender Einmündungen im Zuge des Zehlendorfer Damms: Geschwister-Scholl-Allee, Gradnauerstraße, Klausenerstraße, Clara-Zetkin-Straße, Straße Im Hagen, Haeckelstraße, Straße Blachfeld. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Optimierung der Radverkehrsführung und Aufwertung des Radverkehrsangebotes gemäß Masterplan Fahrrad Kleinmachnow (siehe Handlungsempfehlungen Nr. 36.2, 36.3, 36.4, 36.5, 36.6, K6) Zuständig: LS Brandenburg, Gemeinde Kleinmachnow.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h nachts (22.00-6.00 Uhr) an den Schwerpunkten der Lärmbelastung im Abschnitt Landesgrenze bis Förster-Funke-Allee. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Regelmäßige (mobile) Geschwindigkeitskontrollen zusätzlich zur stationären Geschwindigkeitsüberwachung zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Gradnauerstraße. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Einzelfallprüfung sofern Beantragung Tempo 30 abgelehnt worden ist: Verbot für Lkw 22.00-6.00 Uhr (Anlieger frei) auf dem Zehlendorfer Damm von Landesgrenze bis Thomas-Müntzer-Damm, Beschilderung der Umleitungsstrecke für den Lkw-Verkehr. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Sofern Tempo 30 und/ oder Lkw-Verbot nicht angeordnet wird, sollte der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht bei Fahrbahndecken- bzw. Straßensanierung angestrebt werden. Zuständig: LS Brandenburg.
- Denkbare flankierende private Investitionen in passiven Lärmschutz sind: Schallschutzfenster, Schiebeläden, Verglasung von Balkonen und Loggien, gedämmte Lüfter, Dämmung von Dachflächen, Schließung von Baulücken. Zuständig: Hauseigentümer.



Erläuterung

Direkte Lärminderungspotenziale liegen vorwiegend im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h werden die maximalen Fassadenpegel nachts unter den Auslösewert von 55 dB(A) gesenkt. Mit einem nächtlichen Verbot für Lkw können die Emissionspegel um ca. 1 bis 1,5 dB(A) gesenkt, die Auslösewerte aber nicht unterschritten werden. Diese Maßnahme ist folglich erst nach einer abgelehnten Tempo 30 Beantragung als Einzelfallprüfung in Betracht zu ziehen.

Eine Reduzierung der nächtlichen Lärmpegel wirkt sich auch mindernd auf den Ganztagswert (L_{den}) aus, da dieser darin gewichtet eingerechnet wird. Folglich nähern sich die maximalen Fassadenpegel (65,9 dB(A)) auf dem Abschnitt Clara-Zetkin-Straße bis Förster-Funke-Allee dem ganztägigen Auslösewert von 65 dB(A) bei einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h an.

Die übrigen vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu keiner direkten Lärminderung, können jedoch über ihre Systemwirkung (z. B. Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs) einen Beitrag zum mittelfristigen Lärmschutz leisten.

Da die Immissionsbelastung mit den Maßnahmen kurzfristig nicht unter den Auslösewert für ganztags gesenkt werden kann, sollten die Anspruchsvoraussetzungen der Lärmsanierung für passiven Lärmschutz geprüft und von den Betroffenen beim LS Brandenburg beantragt werden.



9.4 Belastungsachse Hohe Kiefer - freiwillige Leistung 3. Runde

Rahmenbedingungen

Die Straße Hohe Kiefer ist als Gemeindestraße gemäß Definition EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Pflichtaufgabe. Da sie in der aktuellen Runde als Belastungsachse identifiziert worden ist, wird sie jedoch nachfolgend als freiwillige Leistung erneut vertiefend untersucht.

Der Straßenzug ist Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung und verläuft in Nord-Süd-Richtung zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Stolper Weg zentral durch das Gemeindegebiet.

Die Straße Hohe Kiefer prägt das Ortsbild in starkem Maße. Ihre straßenräumliche Besonderheit ist die freie Anordnung von Großbäumen im Unterschied zur klassischen Allee. Sie steht damit bildhaft für die "Waldgemeinde" Kleinmachnow.

Die DTV beträgt zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Förster-Funke-Allee 8.300-9.000 Kfz und weiter bis zum Stolper Weg ca. 12.000 Kfz. Der Schwerverkehrsanteil liegt tags bei 2 bis 3 % und nachts bei 3 bis 4 %.

Die Fahrbahn ist 7,00 m breit. Am östlichen Fahrstreifen befindet sich ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen. Der Straßenzustand ist gut (Quelle: Straßenzustandsbericht 2011). Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Straße Hohe Kiefer ist eine Haupttoute im Zielnetz Radverkehr des Masterplans Fahrrad der Gemeinde Kleinmachnow. Auf der östlichen Straßenseite befindet sich neben dem Längsparkstreifen und einem 7,00 m breiten Grünstreifen ein einseitiger getrennter Geh- und Radweg, der im Zweirichtungsverkehr zu befahren war. Die Benutzungspflicht wurde inzwischen aufgehoben und einseitig Schutzstreifen markiert (Fahrtrichtung Süden ab OdF-Platz) sowie die Regelung Gehweg/ Radfahrer frei umgesetzt. Die Nebenanlage ist überwiegend sehr weit von der Fahrbahn abgesetzt. Eine vorfahrtregelnde Beschilderung fehlt, so dass für Radfahrer Wartepflicht gegenüber den einmündenden Straßen besteht. Auf der westlichen Straßenseite befindet sich ein nur 1,00 m breiter Gehweg.

Fußgänger und Radfahrer können die Straße Hohe Kiefer an acht Stellen gesichert queren, vier mit Lichtsignalanlagen und vier mit Mittelinseln (davon eine mit Fußgängerüberweg).

Zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Förster-Funke-Allee bedienen die Buslinien 622, 628 und 629 die drei Haltestellen Heidefeld/ Hohe Kiefer, Am Fuchsbau und OdF-Platz. Auf dem Abschnitt zwischen Förster-Funke-Allee und Stolper Weg verkehren die Buslinien 620, 623, 629, N 12 und bedienen die Haltestellen Schleusenweg und Seeberg.



Inzwischen aufgehobener Zweirichtungsweg



Fußgängerbedarfsanlage südlich OdF-Platz

Problemfelder

Das hohe Verkehrsaufkommen und Tempo 50 im Bereich sensibler, dichter Wohnbebauung führt zu Fassadenpegeln deutlich oberhalb von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts. Die höhere Lärmbetroffenheit tritt im Nachtzeitraum auf.

Die Maximalpegel betragen ganztags/ nachts:

- Ernst-Thälmann-Straße bis Förster-Funke-Allee 68,2/ 59,0 dB(A),
- Förster-Funke-Allee bis Stolper Weg 69,3/ 60,1 dB(A).

Weitere Problemlagen sind ein unstetiger Fahrverlauf und ein unzureichendes Angebot für den Fußgänger- und Radverkehr. Die Radverkehrsführung an komplexen Knotenpunkten, z. B. Schleusenweg, Förster-Funke-Allee und Stolper Weg, ist stark konfliktbehaftet.



Maßnahmen

- Prüfauftrag: Querungssicherung Hohe Kiefer/ Lange Reihe (Mittelinsel) zur Verbesserung Schulwegsicherheit. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Aufpflasterung der einmündenden, untergeordneten Straße Lange Reihe. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Einzelfallprüfung: Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Stahnsdorfer Damm. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Falls Tempo 30 nicht angeordnet wird, ist der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht bei anstehenden Fahrbahndecken- bzw. Straßensanierungen anzustreben. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Prüfauftrag: Umgestaltung Knotenpunkt Förster-Funke-Allee als Kreisverkehr. Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Optimierung Radverkehrsführung und Aufwertung des Radverkehrsangebots gemäß Masterplan Fahrrad Kleinmachnow (siehe Handlungsempfehlungen Nr. 12.1, 12.1, K1, K2). Zuständig: Gemeinde Kleinmachnow.
- Denkbare flankierende private Investitionen in passiven Lärmschutz sind: Schallschutzfenster, Schiebeläden, Verglasung von Balkonen und Loggien, gedämmte Lüfter, Dämmung von Dachflächen, Schließung von Baulücken. Zuständig: Hauseigentümer.

Erläuterung

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h können die Fassadenpegel überwiegend unter die Auslösewerte von 65/ 55 dB(A) ganztags/ nachts gesenkt werden. Falls der Antrag auf Tempo 30 abgelehnt wird bzw. weiterhin eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, ist bei anstehenden Fahrbahndecken- bzw. Straßensanierungen der Einbau eines lärmindernden Asphaltbelages vorzusehen, um die Lärmbelastung um -3 bis -5 dB(A) zu senken.

Die weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu keiner direkten Lärminderung, können aber über ihre Systemwirkung (z. B. Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs) einen Beitrag zur mittelfristigen Lärminderung durch Vermeidung von Pkw-Fahrten leisten.



9.5 Belastungsachsen und Verdachtsbereiche - freiwillige Leistungen aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde

In diesem Kapitel werden die Straßenabschnitte dargestellt, die im Lärmaktionsplan der 2. Runde als Belastungsschwerpunkt eingestuft und untersucht wurden, dieses Kriterium aber in der 3. Runde nicht mehr erfüllen. Es handelt sich um folgende Straßenabschnitte:

- Thomas-Müntzer-Damm,
- Karl-Marx-Straße (Nord),
- Stahnsdorfer Damm (Süd),
- Ernst-Thälmann-Straße (Ost),
- Förster-Funke-Allee.

Ferner werden folgende Straßenabschnitte aus den Verdachtsbereichen sowie die zusätzlich vertieft untersuchten Straßen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde dargestellt:

- Zehlendorfer Damm (Förster-Funke-Allee bis Straße Am Weinberg),
- Karl-Marx-Straße (Ernst-Thälmann-Straße bis Zehlendorfer Damm),
- Straßen Uhlenhorst und Meiereifeld,
- Rudolf-Breitscheid-Straße und Ernst-Thälmann-Straße (West),
- Straße Am Weinberg,
- Straße Schleusenweg,
- A 115,
- Stolper Weg.

Alle genannten Straßenabschnitte sind in der aktuellen Fortschreibung nicht mehr Teil der Pflichtaufgabe. Deren nicht umgesetzten Maßnahmen, die von Seiten der Gemeinde Kleinmachnow weiterzuverfolgen sind, werden ohne erneute fachliche Prüfung aus Kap. 8 nachrichtlich im Folgenden übernommen.

Maßnahmen (Übernahme aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde)

Thomas-Müntzer Damm

- Optimierung der Radverkehrsanlagen (Machbarkeit einer Verbreiterung der Radverkehrsanlagen bei Erhalt des Baumbestands prüfen).

Karl-Marx-Straße (Abschnitt Landesgrenze bis OdF-Platz)

- Zur Verbesserung des Radweganschlusses nach Berlin Gespräche zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf intensivieren, Neufassung des Knotenpunkts Karl-Marx-Straße/ Berlepschstraße.
- Aufwertung der städtebaulichen Situation Karl-Marx-Straße in Höhe Neue Kammerspiele (Platzgestaltung).
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h prüfen.
- Umbau zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Hohe Kiefer (OdF-Platz) als verkehrsberuhigter Bereich mit Änderung der Straßenhierarchie.

Stahnsdorfer Damm (Abschnitt Stolper Weg bis südliche Gemeindegrenze)

- Knotenpunkt Hohe Kiefer/ Stahnsdorfer Damm/ Stolper Weg: Umbau zum



Kreisverkehrsplatz unter Berücksichtigung der Schulwegsicherung prüfen.

- Abschnittsweise auf Schleusenbrücke Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.
- Schleusenbrücke: Querungssicherung für den geplanten ufernahen Radweg Kanalaue prüfen.
- Beschilderung und Befestigung des unbefestigten Parkplatzes Allee Am Forsthaus/ Schleuse prüfen.

Ernst-Thälmann-Straße (Abschnitt Straße Hohe Kiefer bis Zehlendorfer Damm)

- Zwischen OdF-Platz und Zehlendorfer Damm: Fahrbahngestaltung zwischen OdF-Platz und Uhlenhorst prüfen, Umbau zur Mischverkehrsfläche mit Geschwindigkeitsbegrenzung.
- Zwischen Steinweg und OdF-Platz: Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.

Förster-Funke-Allee

- Durchführung/ Auswertung Geschwindigkeitsmessungen zwischen Karl-Marx-Straße und Zehlendorfer Damm durch das Ordnungsamt und Prüfung, ob ergänzend zwei Dialog-Displays aufgestellt werden sollen, ggf. als weiteren Schritt die Aufstellung von "TraffiTower" (Verkehrsüberwachung) prüfen.
- Überprüfung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage Knotenpunkt Förster-Funke-Allee/ Karl-Marx-Straße.

Karl-Marx-Straße (Abschnitt Ernst-Thälmann-Straße bis Förster-Funke-Allee)

- Südlich OdF-Platz zur Schulwegsicherung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 prüfen.
- Optimierung der Radverkehrsanlagen prüfen: Heranziehen des weit abgesetzten Zweirichtungsrads an die Fahrbahn oder Anordnen eines Radfahrstreifens und eines neuen Radweges auf dem Trampelpfad neben der Fahrbahn sowie südlich Förster-Funke-Allee Anordnung eines Schutzstreifens für nach Norden fahrende Radfahrer, alle Knotenpunkte sind dann an neue Radverkehrsführung anzupassen oder Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht prüfen.

Meiereifeld

- Zur Entlastung von Lkw-Verkehr ist auf den Straßen Meiereifeld und Uhlenhorst Kraftfahrzeugen über 3,5 t die Durchfahrt zu untersagen.

Rudolf-Breitscheid-Straße und Ernst-Thälmann-Straße (Abschnitt Steinweg bis Karl-Marx-Straße)

- Gehwege in der Rudolf-Breitscheid-Straße befestigen.

Schleusenweg

- Zur Lärminderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h.

A 115

- Vor- bzw. Herausziehen des Geschwindigkeitstrichters der A 115 auf das Gemeindegebiet Kleinmachnow durch Verringerung der zulässigen Geschwindig-



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmminimierung dargestellt. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2023 umgesetzt werden können.

Langfristig ist die Umsetzung der Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung weiter anzustreben. Dabei ist eine integrierte Verkehrs- und Gemeindeentwicklung zur Unterstützung einer kompakten Kommune der kurzen Wege mit einer beständigen und konsequenten Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) umzusetzen.

Herstellung und Betrieb der Schienenverkehrsverbindungen Stammbahn und Friedhofsbahn ist Ziel der Verkehrsentwicklung der Gemeinde Kleinmachnow. Die Reaktivierung der Stammbahn wurde mit Beschluss der Gemeindevertretung im Mai 2018 bekräftigt. Im Entwicklungskonzept Bahn-Infrastruktur für die Hauptstadtregion des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (i2030) bzw. im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 ist der Korridor Potsdamer Stammbahn aufgenommen worden. Ferner haben sich die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn AG zum Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn mit einer Rahmenvereinbarung (Oktober 2017) gemeinsam positiv positioniert.

Zur dauerhaften Reduzierung der Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs ist bei Baumaßnahmen, vordringlich an den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, der Einbau von lärmmindernden Asphaltdeckschichten vorzusehen.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Hinweis: Wird ergänzt nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens ergänzt.



11.2 Fördermöglichkeiten

Das "Förderportal Lärmschutz" des Umweltministeriums NRW informiert – unabhängig von der Bundeslandzugehörigkeit – über Förderprogramme und förderfähige Maßnahmen:
www.laermschutz.nrw.de/Foerderprogramme.

Darüber hinaus können viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes (z. B. Kommunalrichtlinie des BMUB) und der Länder (z. B. Richtlinie Mobilität des MIL) zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität).



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Analog dem Vorgehen zur Bewertung der 2. Runde wird die Überprüfung dadurch erfolgen, dass

- für die in der 3. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz aus den strategischen Lärmkarten, den betroffenen Gebäuden und den Betroffenenzahlen aus der 3. und 4. Runde ermittelt wird, sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2023 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik berechnet werden.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

Nach Anhang V (3.) der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Dabei ist zu beachten, dass nicht alle wesentlichen lärmindernden oder lärm erzeugenden Parameter in die Lärmberechnungen nach VBUS bzw. RLS 90 eingehen:

- Es werden nur Geschwindigkeiten bis 30 km/h betrachtet. Alle darunter liegenden Geschwindigkeiten werden auf 30 km/h gesetzt. Richtet man also eine Tempo 10-Zone oder einen verkehrsberuhigten Bereich ein, so entspricht die Wirkung in der Berechnung der Wirkung einer Tempo 30-Regelung.
- Der Ampelzuschlag der RLS-90 entfällt in der VBUS, so dass die Einrichtung oder auch der Abbau einer Signalanlage keinen Einfluss auf die Berechnung haben.
- Zur Unterscheidung in leichte und schwere Lkw liegt die Grenze bei 3,5 t in der VBUS, im Gegensatz zu 2,8 t in den RLS-90.

Für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärm-minderung reichen auch die Parameter der RLS-90, die für die Anordnungsfähigkeit von Maßnahmen Bedeutung hat, nicht aus. Das gilt insbesondere für folgende Minderungspotenziale:

- Ist ein Gebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen, geht als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 mit der Annahme in die Schallberechnung ein, dass sich alle Kraftfahrzeuge an diese Geschwindigkeit halten. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass die ausschließliche Beschilderung von Tempo 30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 10 % der Ausgangsgeschwindigkeit bewirkt, d. h. in der Regel sind in solchen Bereichen Geschwindigkeiten von 40 km/h keine Seltenheit, 30 km/h eher die Ausnahme. Mit richtig gewählten flankierenden baulichen Maßnahmen ist es jedoch möglich, Tempo 30 in stärkerem Maße durchzusetzen und so erst zu einer wahrnehmbaren Lärm-minderung zu kommen. Mit den RLS-90 lassen sich jedoch bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 nicht als Lärm-minderungspotenzial nachweisen.
- Die RLS-90 unterstellt bei ihren Berechnungen einen stetigen Geschwindigkeitsverlauf, an Signalanlagen gibt es für die eintretende Unstetigkeit einen Zuschlag. Dies stellt sich jedoch in der innerstädtischen Praxis anders dar. Beliefern in der zweiten Reihe, fehlende Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen, häufige Parkvorgänge, querende Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn, auch falsch eingesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung führen auf vielen Straßen zu einem un-stetigen Geschwindigkeitsverlauf. Da jedoch ein stetiger Verlauf in der Rechenvorschrift unterstellt ist, bringen Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit kein rechnerisches Lärm-minderungspotenzial, obwohl tatsächlich hierin mitunter erhebliche Entlastungspotenziale liegen können.



- Der maßgebende Lkw-Anteil wird aus dem Anteil der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t berechnet. Bei Verkehrszählungen sind jedoch diese Fahrzeuge nicht eindeutig zu identifizieren. Lediglich Fahrzeuge über 3,5 t sind wegen der Zwillingsbereifung relativ eindeutig zu erkennen. Der Anteil der leichten Lkw wird deshalb in der Regel ungenau angegeben, zumeist mit einem zu geringen Anteil. Alle Maßnahmen, die auf eine Reduzierung des Güterverkehrs in innerstädtischen Bereichen abzielen, werden damit in ihrer lärmindernden Wirkung unterschätzt.

Die nachfolgende Darstellung der Lärminderungspotenziale führt nach VBUS und in noch stärkerem Maße nach RLS-90 deshalb in der Summe zumeist zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Maßnahmenwirkung.

13.2 Abschätzung der Reduzierung

Als Anhang IV ist eine Tabelle beigefügt, in der die Wirkung der üblichen Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen aufgeführt ist.

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Belastungsachsen aufgeführt.

Eine genauere Abschätzung der Betroffenenanzahl ist nicht möglich, da die Angaben entsprechend den rechtlichen Vorgaben nur als Summe für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für einzelne Straßenabschnitte ausgewiesen werden. Damit ist eine abschnittsweise Abschätzung der Betroffenenreduzierung als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I
Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang II.1
Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie>

eingesehen werden.