Entwurf, Arbeitsstand: 2018-06-04







Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Stadt Hennigsdorf

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard Hilde Richter-Richard

Reinhold Braun

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.		reibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, aupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer	
	Lärmo	quellen	1
2.	Zustä	ndige Behörde	4
3.	Recht	licher Hintergrund	5
4.	Gelte	nde Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	8
5.	Zusan	mmenfassung der Daten aus den Lärmkarten	9
	5.1	Straßenverkehr	9
		Schienenverkehr	
	5.3	Belastungsachsen	31
	5.4	Ruhige Gebiete	35
6.	Bewe	rtung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm	
	ausge	esetzt sind, sowie Angabe von Problemen	40
7.	Proto	koll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	42
8.	Bereit	ts vorhandene oder geplante Maßnahmen zur	
	Lärmr	minderung	43
9.	Maßn	nahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten	
	fünf J	lahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum	
		z ruhiger Gebiete	49
	9.1	Managementansatz zur Lärmminderung	49
		Strategische Ziele	
		Belastungsachsen Straßenverkehr	
		9.3.1 Marwitzer Straße (L 17), Waidmannsweg bis	
		Fontanestraße	53
		9.3.2 Berliner Straße (L 17 / L 172), Marwitzer Straße bis	
		Hauptstraße	55
		9.3.3 Hauptstraße – Neuendorfstraße (L 172), Berliner Straße	
		bis Peter-Behrens-Straße	
		9.3.4 Dorfstraße (L 172), Zur Baumschule bis Triftweg	
		9.3.5 Fontanestraße	
		Schienenverkehr	
	9.5	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung	71
10.	_	fristige Strategie	72
11.	Finan	zielle Informationen	74
	11.1	Kosten Lärmaktionsplan	74
	11.2	Fördermöglichkeiten	75
12.	Gepla	ante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung	
	•	der Ergebnisse des Aktionsplans	76
13.		zwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen	, -
	Perso	<u>~</u>	77



PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Anhang I	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
Anhang II.1 Anhang II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase
Anhang III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie
Anhana IV	Wirkung von Lärmminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	10
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur DTV L 172	11
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht	12
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Lkw-Anteil Tag/Nacht L 172	13
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	14
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit	15
Abb. 5.7:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberflächen	16
Abb. 5.8:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Fahrbahnoberflächen	17
Abb. 5.9:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	18
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lden	20
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L _{den} – Korrektur L 172	21
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L _{night}	22
Abb. 5.13:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L _{night} – Korrektur L 172	23
Abb. 5.14:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L _{den}	25
Abb. 5.15:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L _{night}	26
Abb. 5.16:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{den} >65 dB(A) – Schienenverkehr	27
Abb. 5.17:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{night} >55 dB(A) – Schienenverkehr	28
Abb. 5.18:	Lärmkennziffer L _{den} – Schienenverkehr	29
Abb. 5.19:	Lärmkennziffer L _{night} – Schienenverkehr	30
Abb. 5.20:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{den} >65 dB(A) – Straßenverkehr	32
Abb. 5.21:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L _{night} >55 dB(A) – Straßenverkehr	33
Abb. 5.22:	Belastungsachsen Straße L _{den} / L _{night} >65/55 dB(A)	34
Abb. 5.23:	Ruhige Gebiete	39
Abb. 9.1:	Ausschnitt Ausbauplanung Marwitzer Straße	53
Abb. 9.2:	Unfalldaten 2016, 1-Jahreskarte 1.1.2016 – 31.12.2016	56
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße	58
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Hauptstraße – Neuendorfstraße, Berliner Straße bis Peter- Behrens-Straße	62
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg	66
Abb 9.6	Maßnahmenühersicht Fontanestraße Marwitzer Straße his Forststraße	69





TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Auslösewerte gemäß VLärmSchR 97 zur Lärmsanierung	7
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	40
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	40
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	41
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr	41
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	41
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	41
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr	44
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße	55
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen Hauptstraße – Neuendorfstraße	60
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg	63
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen Fontanestraße. Marwitzer Straße bis Forststraße	67





ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB - Baugesetzbuch

BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV - Bundes-Immissionsschutzverordnung

BGBI - Bundesgesetzblatt

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

dB - Dezibel

dB(A) - A-bewerteter Schalldruckpegel

DTV - Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

EBA - Eisenbahn-Bundesamt

EFRE - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EG - Europäische Gemeinschaft
EU - Europäische Union
FluLärmG - Fluglärmgesetz
FNP - Flächennutzungsplan

GIS - Geografisches Informationssystem

IVU-Anlagen - Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der

Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)

KBS - Kursbuchstrecke

KfW - Kreditanstalt für Wiederaufbau Laeq - Äquivalenter Dauerschallpegel Lden - Tag-Abend-Nacht-Lärmindex

LfU - Landesamt für Umwelt LAP - Lärmaktionsplan LSA - Lichtsignalanlage

MBWSV - Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

MwSt - Mehrwertsteuer

ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

RdErl - Runderlass

RLS-90 - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

StVO - Straßenverkehrsordnung

SV - Schwerverkehr

ULR - Umgebungslärmrichtlinie

VBEB - Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch

Umgebungslärm

VBUF
 VBUS
 VOrläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flughäfen
 VBUSch
 Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
 Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen

VLärmSchRL97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes

VwVfg - Verwaltungsverfahrensgesetz

Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Hennigsdorf im Landkreis Oberhavel zählt mit 26.569 Einwohnern mit Stand August 2017 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

In der 3. Runde sind wie in der 2. Runde regionale, nationale oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen) mit einer DTV >8.200 Kfz zu betrachten. Das LfU hat folgende Straßen(-abschnitte) kartiert (Pflichtaufgabe):

- A 111, östliche Stadtgrenze (BAB nicht auf Stadtgebiet, Lärmwirkung jedoch auf städtisches Gebiet),
- L 172 Spandauer Landstraße (ab Stadtgrenze Berlin) Dorfstraße Spandauer Allee Neuendorfstraße Hauptstraße Berliner Straße Veltener Straße (bis Stadtgrenze Velten),
- L 17 Marwitzer Straße (Stadtgrenze Oberkrämer) (– Berliner Straße) Ruppiner Straße Ruppiner Chaussee (Stadtgrenze Berlin),
- L 171 (Ruppiner Straße bis A 111).

Ergänzend hat das LfU folgende Stadtstraße berechnet (freiwillige Leistung):

■ Fontanestraße (Marwitzer Straße bis Stauffenbergstraße).

Haupteisenbahnen

Folgende Haupteisenbahnen mit mehr als 30.000 Züge/Jahr wurden kartiert:

- DB-Streckennummer 6183 s\u00fcdliche Stadtgrenze bis Abzweigung Hennigsdorf,
- DB-Streckennummer 6087 Abzweigung Hennigsdorf bis westliche Stadtgrenze.

Großflughäfen

Die Stadt Hennigsdorf befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich des Großflughafens Berlin-Tegel mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Gewerbelärm

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

Andere Lärmquellen

Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung, sondern Gegenstand anderer Gesetzgebungen bzw. Verordnungen.

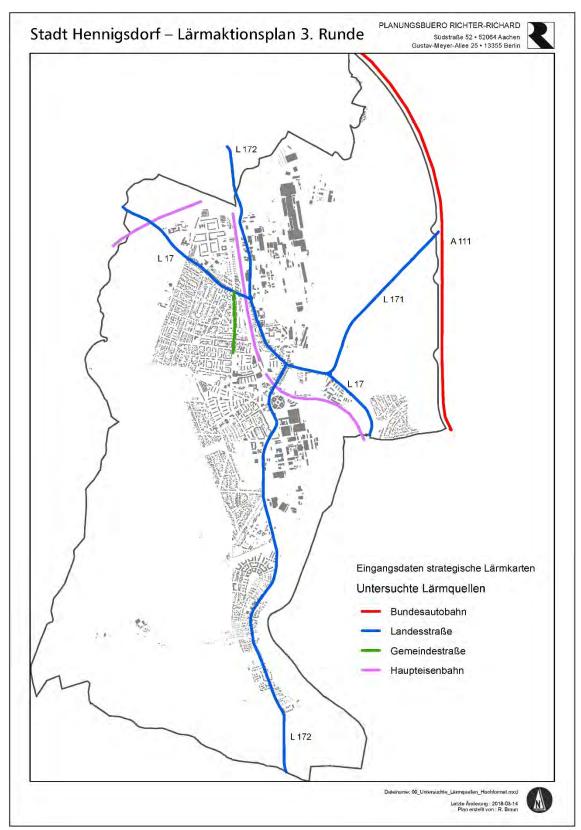


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten sind im Land Brandenburg die Städte und Gemeinden zuständig. Die Gemeinden in den Nicht-Ballungsräumen werden bei der Berechnung der Lärmkarten durch das LfU unterstützt.

Die Berechnung der Lärmbelastung von Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Ballungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Brandenburg bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde:

Stadt Hennigsdorf FBII/FD Stadt- und Verkehrsplanung Frau Andrea Harupa Postfach 120 120 16750 Hennigsdorf

Tel. 03302/877-217 Fax 03302/877-294

E-Mail: aharupa@hennigsdorf.de

Internet: <u>www.hennigsdorf.de</u>

Gemeindeschlüssel: 12 0 65 136

Seit dem 1. Januar 2015 ist gemäß § 47e BlmSchG das EBA in den Nicht-Ballungsräumen zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft.

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärmminderung".

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärmminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Zunächst waren in einer 1. Runde (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner in der Lärmminderungsplanung alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen.

In der 2. Runde (bis 18. Juli 2013) war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 3. Runde bis zum 18. Juli 2018 die Lärmaktionspläne der 2. Runde aus dem Jahr 2013 zu überprüfen.

Als Anhang III sind ergänzend die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

In den meisten Bundesländern sind die Gemeinden die zuständige Behörde und verpflichtet, bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des BImSchG ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BlmSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- "Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden.
- Benennung der zuständigen Behörde,
- Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,
- Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,
- 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 Ergebnisse 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-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen weiterhin nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern zum Lärmschutz, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

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 VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Auslösewerte gemäß VLärmSchR 97 zur Lärmsanierung

L _{Tag}	L _{Nacht}	Gebietskategorien
67	57	Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete
69	59	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
72	62	Gewerbegebiete

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

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den 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 den national für die Straßenbauverwaltung bindenden RLS-90.

Bei der Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen sind gemäß 16. BlmSchV Lärmprognosen nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schallo3) vorzulegen. Mit den VBUSch werden die Lärmindizes, die für die Kartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG benötigt werden, berechnet. Sie ist nicht für Schallberechnungen nach der 16. BlmSchV anwendbar.

Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat jedoch eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Grenzwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.¹ Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004² und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005³ auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. Die Weltgesundheitsorganisation hat diesen Wert 2009 in ihren Night Noise Guidelines⁴ auf 40 dB(A) abgesenkt.

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt

Die Stadt Hennigsdorf verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans die Auslösewerte 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night}, um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d.- V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf. 2008

Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr,

World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

www.umweltbundesamt.de/themen/verkeh<u>r-laerm/umqebunqslaermrichtlinie/laermaktionsplanung</u>, zuletzt abgerufen 2017-11-19

5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (also Straße und Schiene) getrennt zu erstellen. Die Berechnungen erfolgen mit den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und Schienenwegen (VBUSch).

5.1 Straßenverkehr

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten sowie die vorgenommenen Korrekturen sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Prüfung der Eingangsdaten führte zu folgendem Ergebnis:

- Für den südlichen Abschnitt der L 172 von der Stadtgrenze zu Berlin bis zur Berliner Straße wurde für die Berechnungen durchgängig für den DTV und Lkw-Anteil nur der eine zur Verfügung stehende Wert aus der Bundesverkehrswegezählung 2015 verwendet, was die Situation nicht ausreichend beschreibt. Aufgrund der Brückensperrungen und der aktuellen Baustellensituation geben Zählungen aus den letzten Jahren zudem nicht den Normalfall der letzten (bezüglich Analyse) bzw. der zukünftigen (bezüglich Minderungsmaßnahmen) fünf Jahre wieder. Es werden deshalb im Lärmaktionsplan für die L 172 ersatzweise die Daten der strategischen Lärmkarten aus dem Jahr 2012 verwendet.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde für folgende Straßenabschnitte korrigiert:
 - L 17 zur Stadtgrenze Berlin statt 60 km/h gelten 70 km/h,
 - L 171 von Ortseingang bis Kreisverkehr statt 100 km/h gelten 50 km/h,
 - L 172 zur Stadtgrenze Berlin statt 100 km/h gelten 70 km/h.
- Bei den Fahrbahnoberflächen wurden verschiedene Korrekturen vorgenommen, die allerdings nicht lärmrelevant sind, wenn man davon ausgeht, dass die in der Korrektur dargestellten Splittmastix-Beläge 0/11 S und 0/8 S abgesplittet sind und damit nach RLS-90 den D_{stro}-Wert von 0 dB(A) haben.

Die Datenkorrekturen haben keinen Einfluss auf die Identifizierung der Belastungsachsen, da sie sich außerorts befinden bzw. Gebäude im Einflussbereich nicht über den Auslösewerten liegen. Für die L 172 werden die Belastungsachsen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde übernommen.

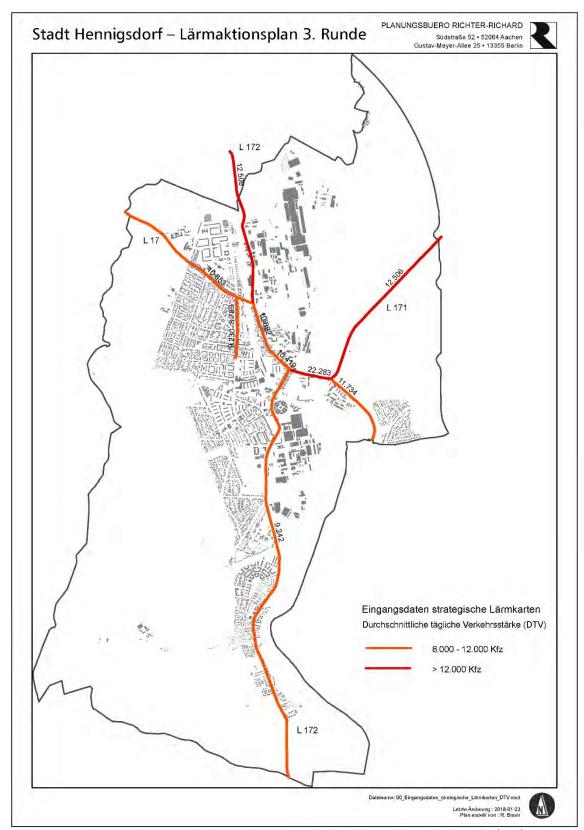


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

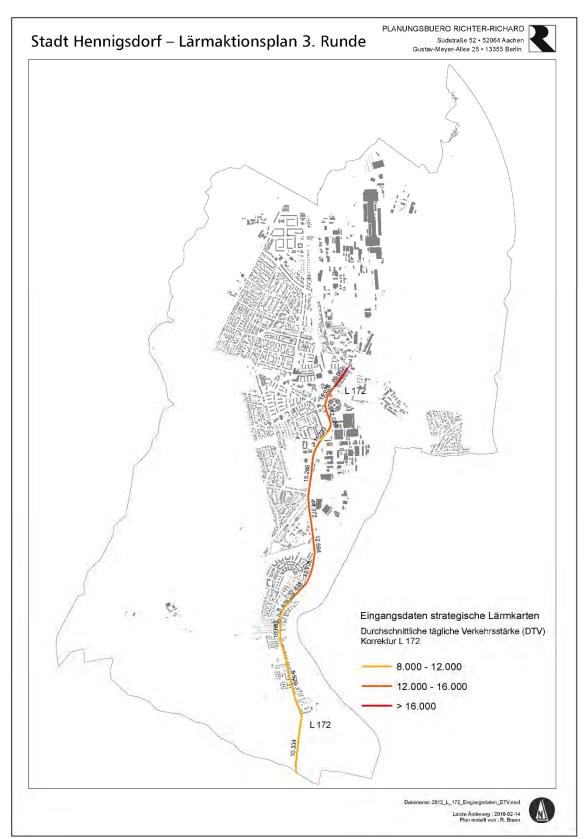


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur DTV L 172

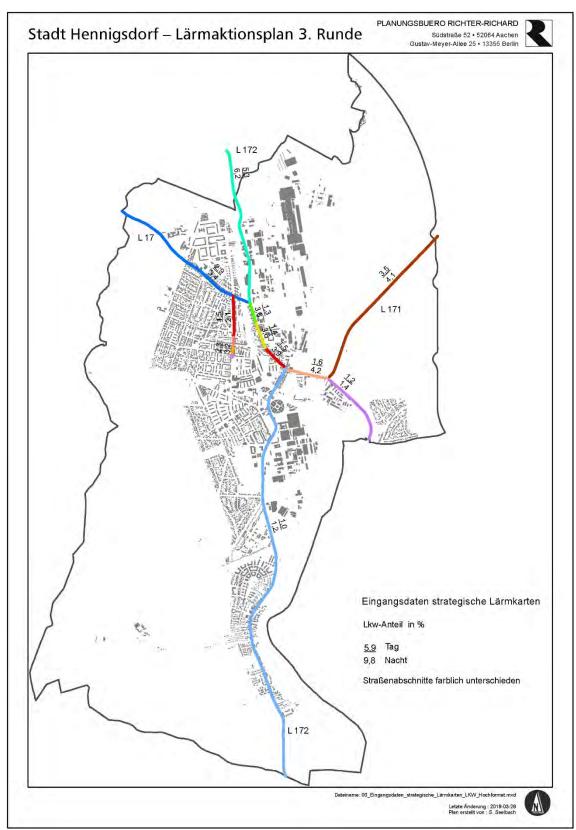


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht

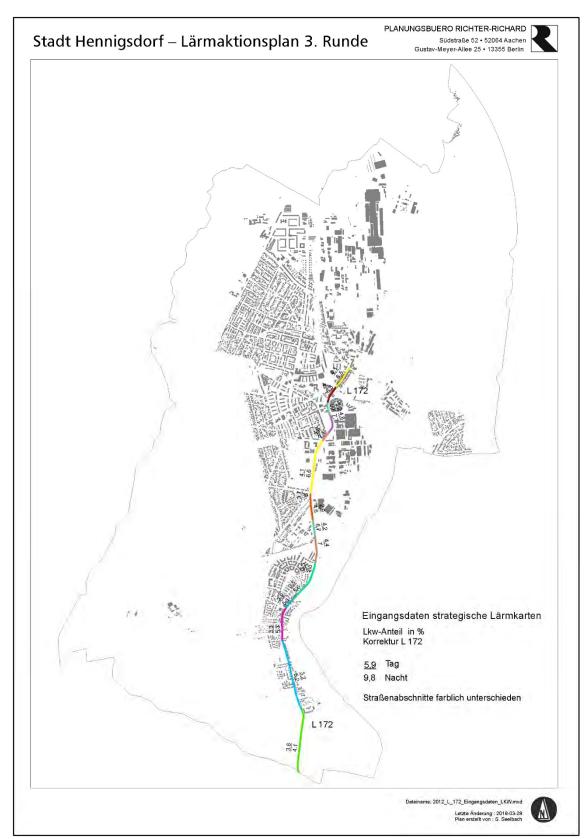


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Lkw-Anteil Tag/Nacht L 172

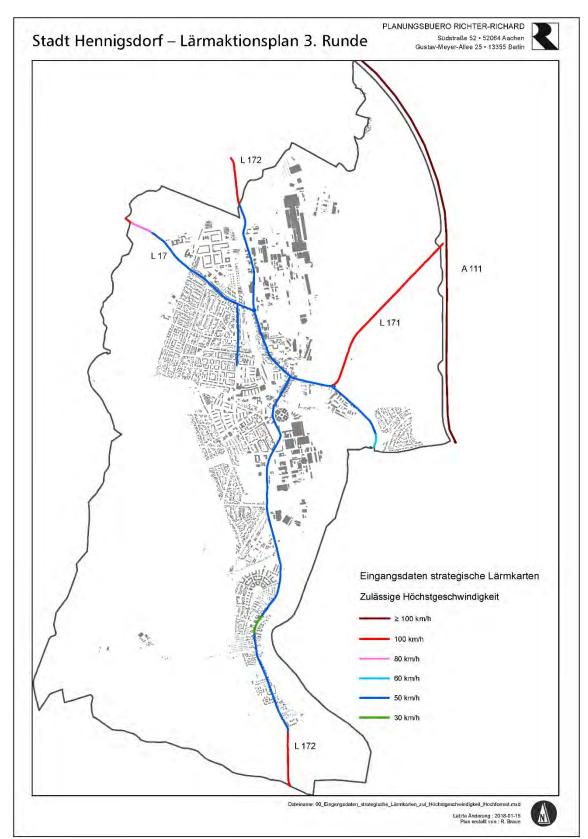


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

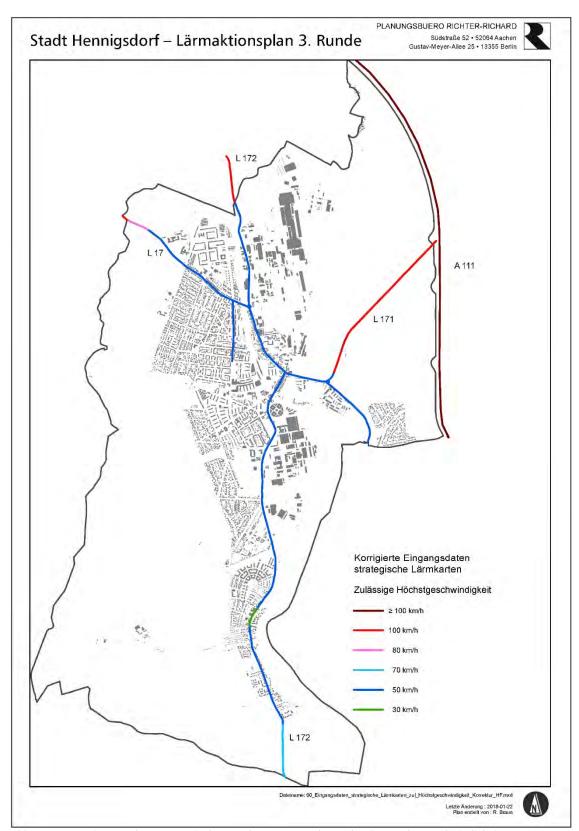


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit

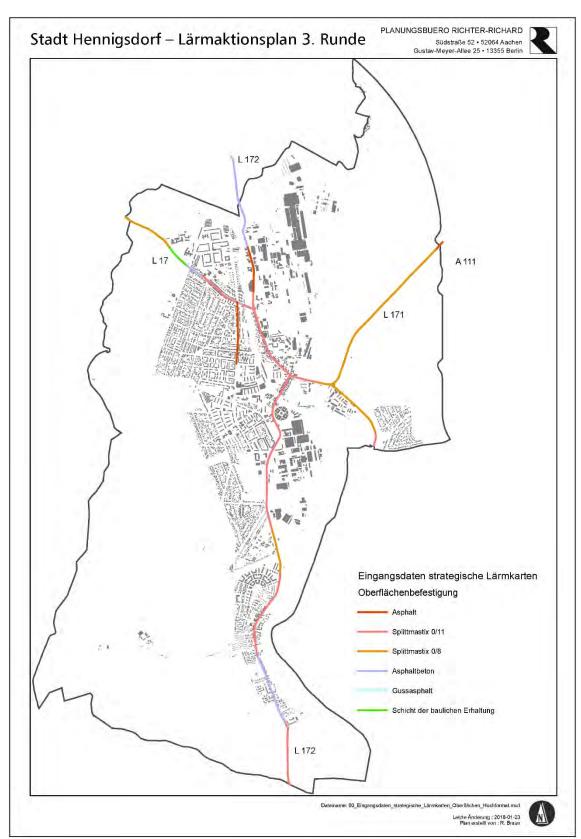


Abb. 5.7: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberflächen

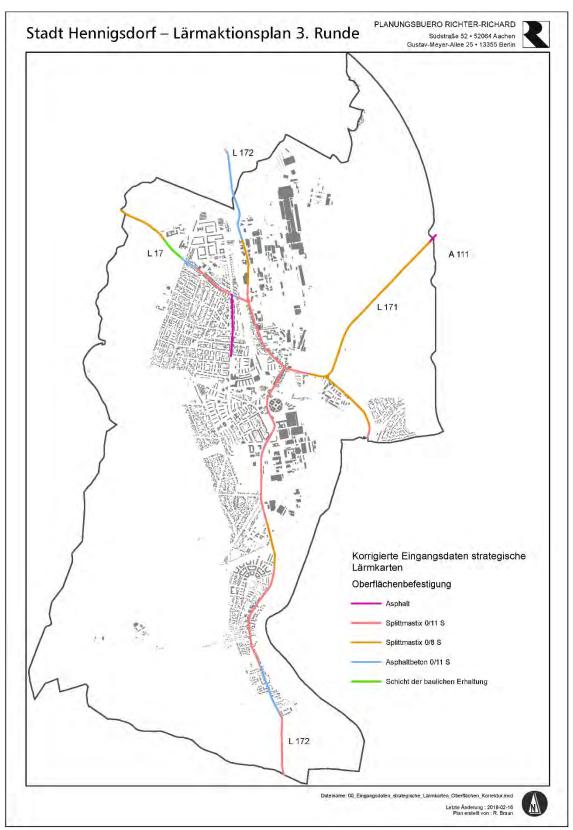


Abb. 5.8: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Fahrbahnoberflächen

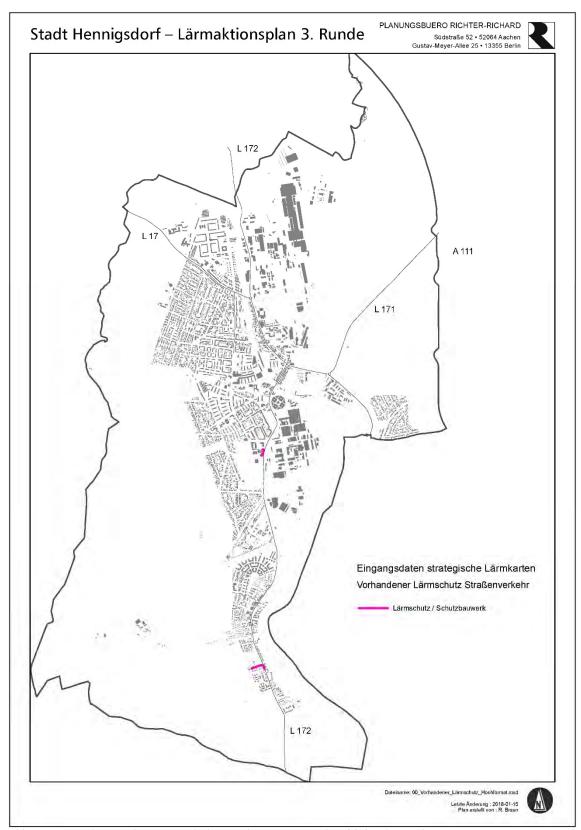


Abb. 5.9: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk



PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Die mit den Ausgangsdaten berechneten strategischen Lärmkarten und die ersatzweise verwendeten Daten für die L 172 aus der 2. Runde zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

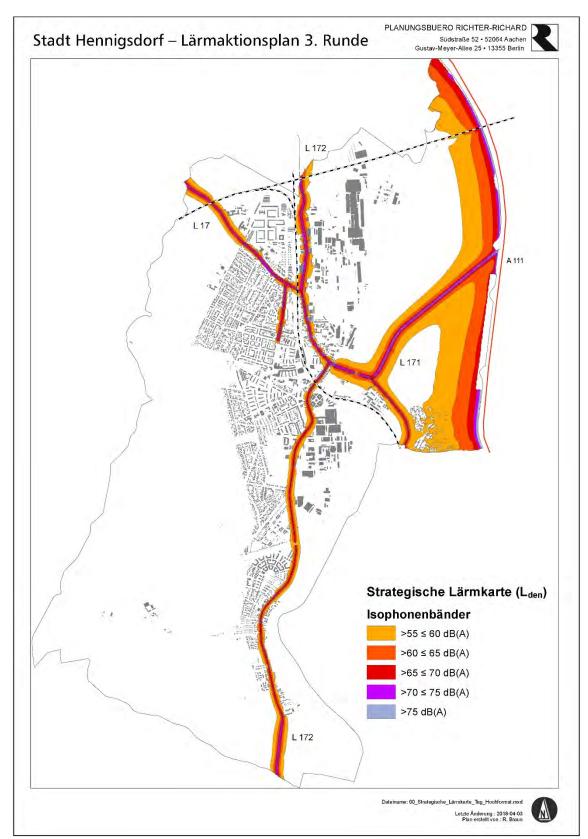


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lden



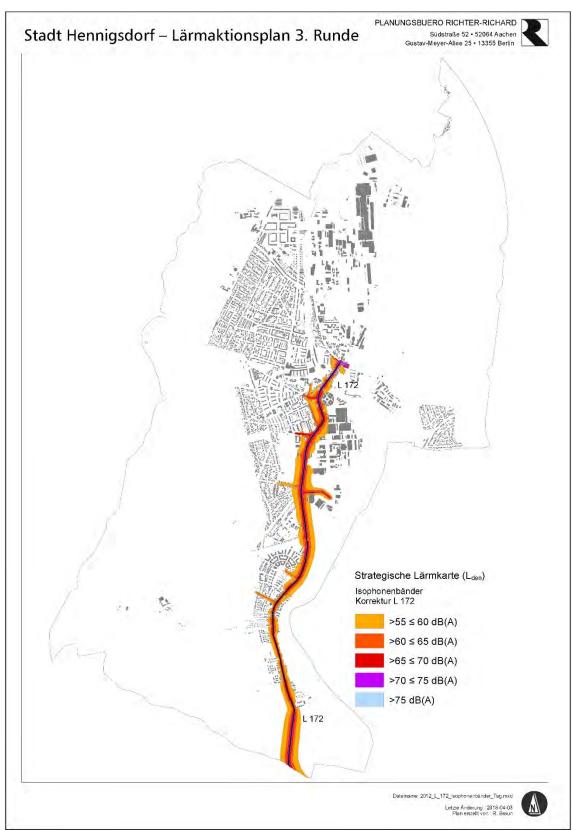


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} – Korrektur L 172

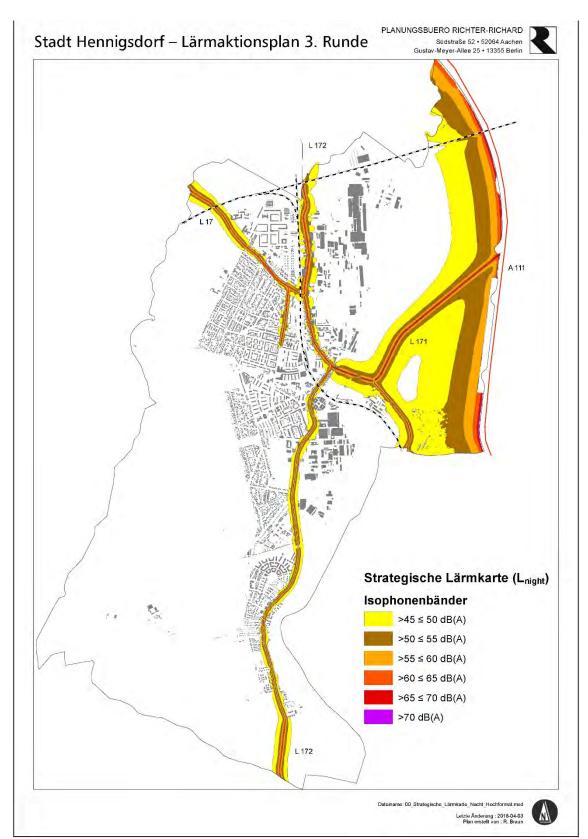


Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lnight

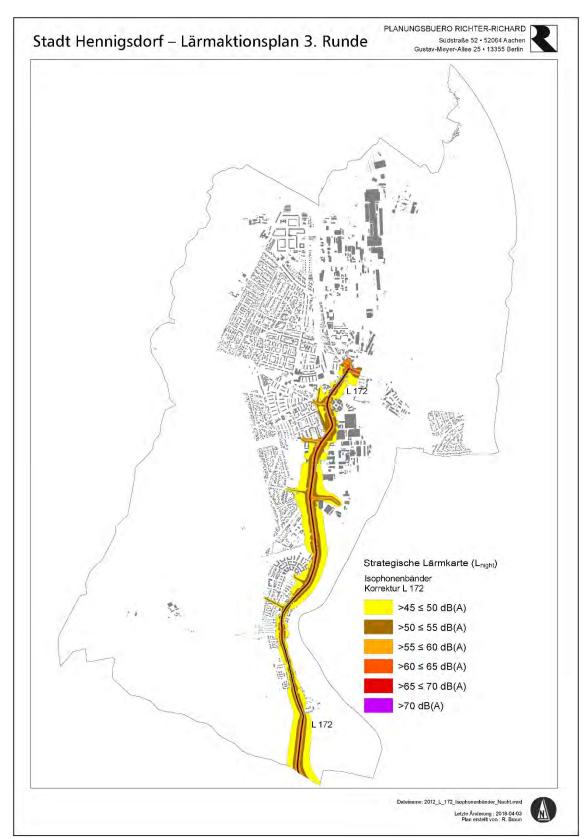


Abb. 5.13: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Lnight – Korrektur L 172

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten an den Schienenwegen des Bundes liegt beim EBA.

Die vom EBA berechneten strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes sind deshalb nachfolgend nur nachrichtlich eingefügt.

Eine Plausibilitätskontrolle der Lärmkarten wurde angesichts der Zuständigkeit des EBA für den Lärmaktionsplan nicht durchgeführt.

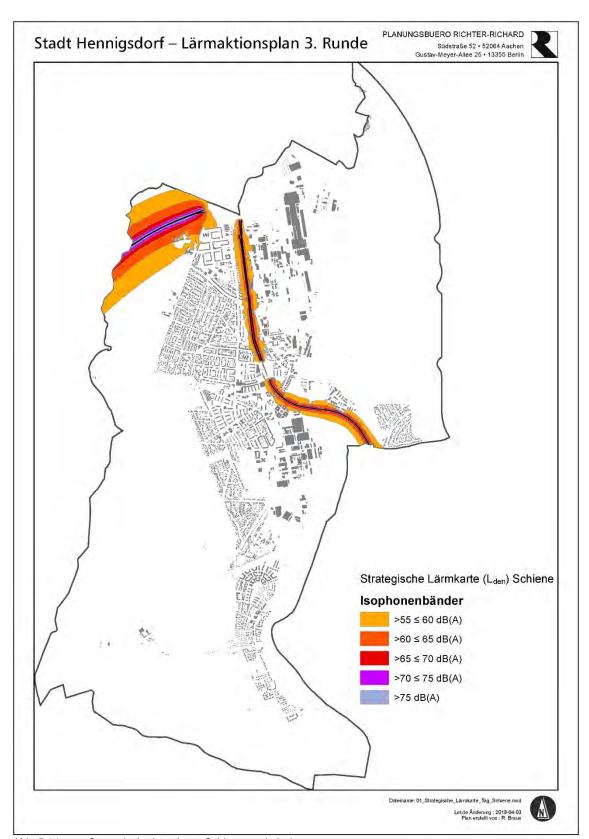


Abb. 5.14: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr Lden

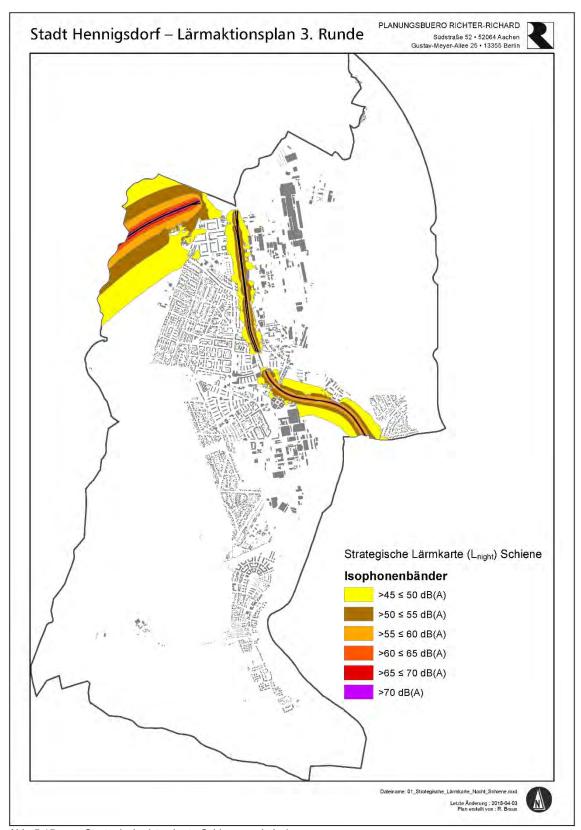


Abb. 5.15: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr Lnight

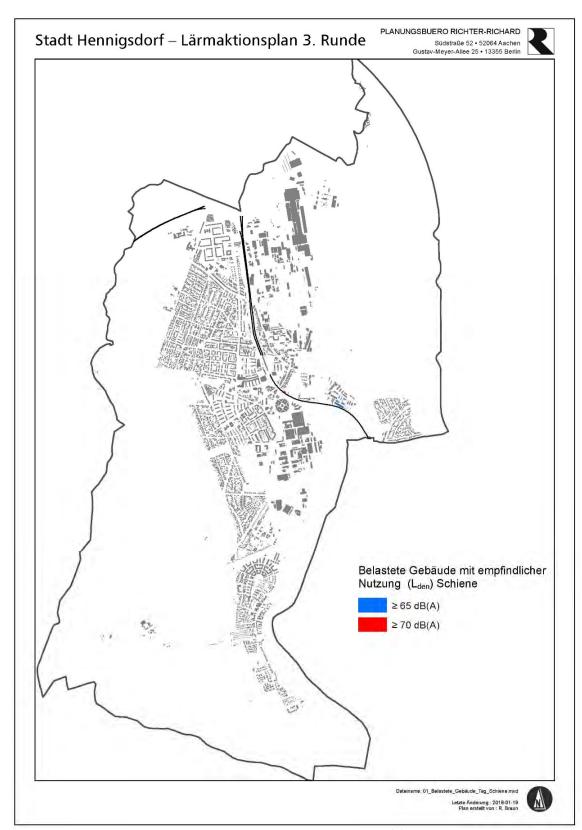


Abb. 5.16: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} >65 dB(A) – Schienenverkehr

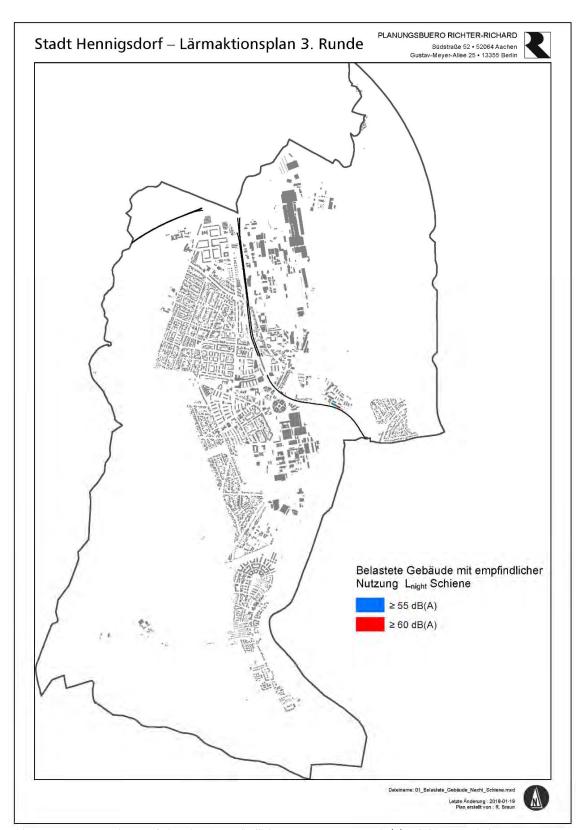


Abb. 5.17: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night} >55 dB(A) – Schienenverkehr

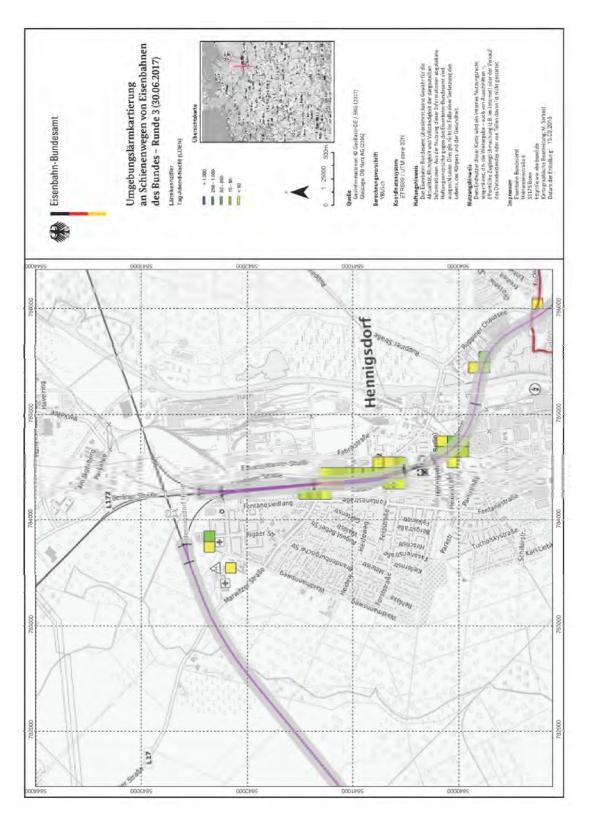


Abb. 5.18: Lärmkennziffer L_{den} – Schienenverkehr

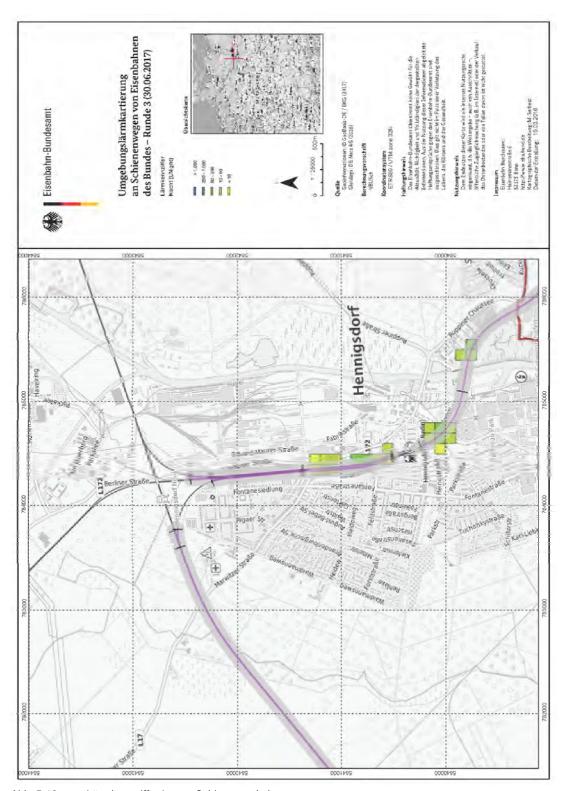


Abb. 5.19: Lärmkennziffer L_{night} – Schienenverkehr

5.3 Belastungsachsen

In den Grenzbereichen der Isophonenbänder treten bei den strategischen Lärmkarten mit einem 10x10 m-Raster zwangsläufig relativ große Ungenauigkeiten auf. Genauer sind dagegen die Fassadenpegel, die im Rahmen der VBEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslösewerte (L_{den} >65 dB(A) und/ oder L_{night} >55 dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben. Als Belastungsachse gelten Straßenabschnitte mit Konzentrationen von betroffenen Wohngebäuden.

Folgende Straßen wurden entsprechend der Lärmkartierung des Lärmaktionsplans der 3. Runde als Belastungsachsen identifiziert:

- L 17 Marwitzer Straße, von Waidmannsweg bis Fontanestraße,
- L 172 Berliner Straße,
- L 172 Hauptstraße Neuendorfstraße, von Ruppiner Straße bis Peter-Behrens-Straße (aus LAP 2),
- L 172 Dorfstraße, von der Straße Zur Baumschule bis Triftweg (aus LAP 2).

Hinzu kommt die Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Forststraße als freiwillige Aufgabe der Stadt Hennigsdorf.

In diesen Belastungsachsen sind bis auf Gebäudeteile der Gebäude Berliner Straße Haus Nr. 48, Schulstraße Haus Nr. 1 und Ruppiner Chaussee Haus Nr. 1 keine sehr stark belasteten Straßenabschnitte mit Pegeln L_{den} >70 dB(A) bzw. L_{night} >60 dB(A) mehr enthalten.

Aus den Daten zum Schienenverkehr ist zu entnehmen, dass nur einzelnen Gebäude von Pegeln über den Auslösewerten betroffen sich und sich daraus keine Belastungsachsen ergeben.

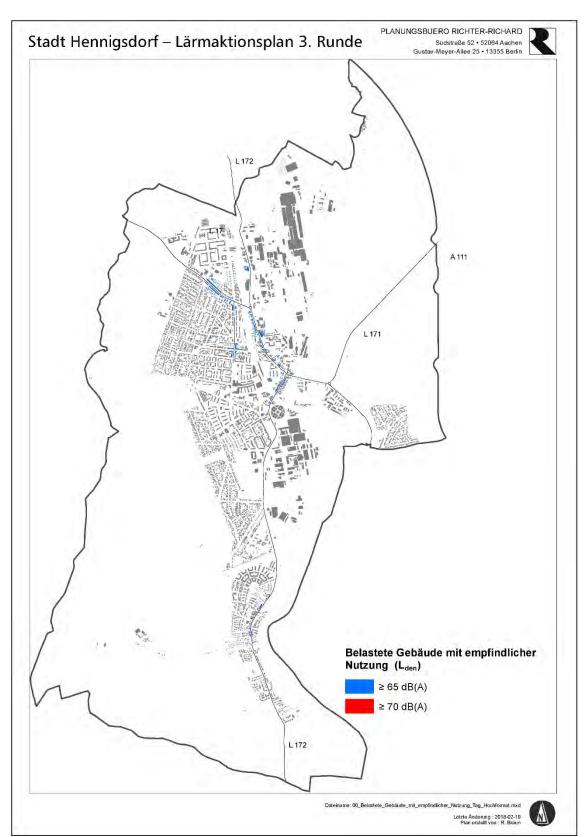


Abb. 5.20: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} >65 dB(A) – Straßenverkehr

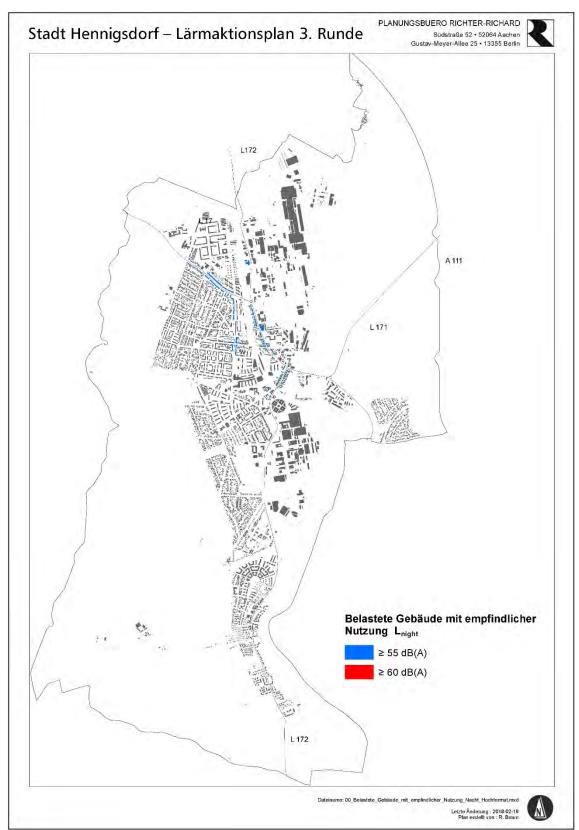


Abb. 5.21: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night} >55 dB(A) – Straßenverkehr

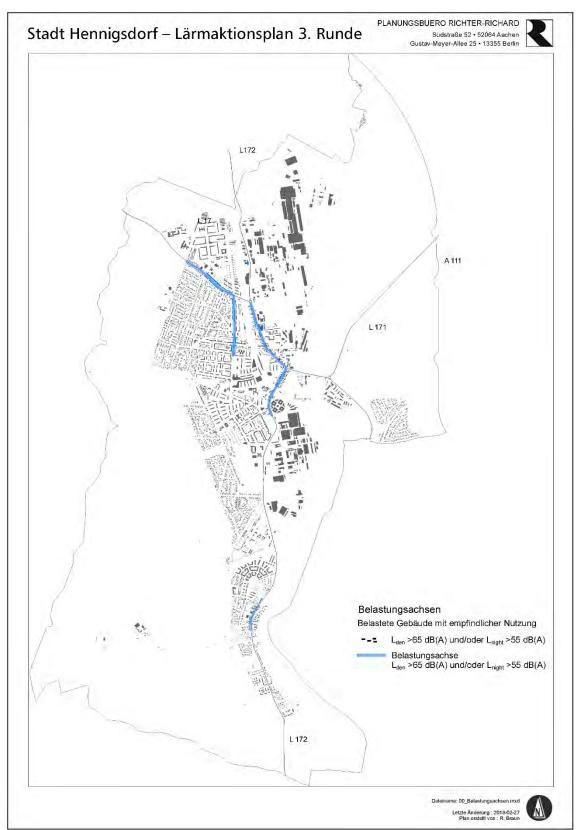


Abb. 5.22: Belastungsachsen Straße Lden/ Lnight > 65/55 dB(A)

5.4 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete auf dem Land (Pflichtaufgabe)

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein "ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe-oder Freizeitlärm ausgesetzt ist". Dies gilt nicht für Geräusche durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Da die Bundesrepublik Deutschland keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{\text{den}} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen.

Die Darstellungstiefe der Lärmkarten reicht außerhalb der Ballungsräume nicht aus, diese Gebiete zu identifizieren. Das würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen erfordern, die aber in den Gemeinden außerhalb von Ballungsräumen nicht vorliegt.

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom 4 km² auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen (4 km² ≤ 50 dB(A)) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km² bzw. eine Kantenlänge von 16x16 km. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km² bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Unter diesen Vorgaben sind in der Stadt Hennigsdorf ruhige Gebiete auf dem Land nicht vorhanden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.

Ruhige Gebiete in Anlehnung an die Ballungsraumdefinition (freiwillige Leistung)

Bisherige Erfahrungen mit der Identifizierung von ruhigen Gebieten haben gezeigt, dass es außerhalb der Ballungsräume sinnvoll sein kann, ruhige Gebiete in Anlehnung an die Definition von ruhigen Gebieten in Ballungsräumen der Umgebungslärmrichtlinie bzw. daraus entwickelten Kriterien zum Schutz der Wohn- und Lebensqualität zu betrachten. "Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen,



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. 16 Diese werden nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien definiert.

Für die Identifizierung solcher Flächen hat das Mitwirkungsverfahren besondere Bedeutung, da sie sich vor allem aus den Alltagsgewohnheiten der Bewohner ableiten.

Zur Identifizierung werden die ruhigen Gebiete in fünf Kategorien eingeteilt:

- Landschaftsraum mit besonders ruhigen Gebieten
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - Gebietsausdehnung mindestens 8x8 km = 64 km²,
 - L_{den} von < 40 dB(A) in der Kernfläche.
- Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - Gebietsausdehnung mindestens 2x2 km = 4 km²
 - L_{den} von \leq 50 dB(A) in der Kernfläche.
- Wohnungsnaher Erholungsraum
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - Gebiet mit einer Kantenlänge von mindestens 200 m und damit einer Immissionsreduktion in der Kernfläche von mindestens 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld.
 - aus den Wohngebieten am Stadtrand in relativ kurzer Entfernung zugänglich.
- Stadtoase
 - definiert sich ausschließlich über qualitative Kriterien ohne Bezug zur Größe der Freifläche,
 - aus den Wohngebieten in kurzer Entfernung (fußläufig) zugänglich,
 - Fläche dient der Erholung.
- Ruhige Achsen mit Erholungs- und/oder Verbindungsfunktion
 - Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum,
 - Mindestlänge ≥ 1.000 m (=15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunktion sicherzustellen.

In der Fachwelt ist strittig, ob bebaute Bereiche ruhige Gebiete sein können:

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung, 2012



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

- LAI-Hinweise: "Unter Umständen können reine Wohngebiete zu den ruhigen Gebieten zählen",
- § 47a BImSchG: Benennt bezüglich des Anwendungsbereichs der Lärmminderungspläne ausdrücklich "Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten... oder... ruhigen Gebieten... ausgesetzt sind". Damit können bebaute Gebiete keine ruhigen Gebiete sein,
- Wohngebiete sind im Lärmaktionsplan (im Fall von Lärmproblemen) ein aktiv zu schützender Bereich und nicht nur als ruhiges Gebiet passiv zu schützen.

Je nach Einzelfall kann es jedoch sinnvoll sein, bebaute Gebiete, die der Erholung dienen, z. B. denkmalgeschützte Siedlungsbereiche mit hoher städtebaulicher Qualität (z. B. historische Dorfkerne) oder andere Stadträume mit Erholungsfunktion (z. B. Stadtplätze) als ruhige, bebaute Gebiete auszuweisen. Somit kommt als weitere Kategorie hinzu:

- Bebaute Ruheoase
 - Nicht verlärmter, hochwertiger städtebaulicher Raum mit Aufenthalts- und Erholungsfunktion.

Zur Identifizierung ruhiger Gebiete dienen im Wesentlichen drei Quellen:

- Analyse von Karten und Gutachten,
- Ortskenntnis des Auftraggebers und Auftragnehmers,
- Hinweise aus der Öffentlichkeit im Mitwirkungsverfahren.

Ruhige Gebiete, die sich an den qualitativen bzw. Längenkriterien orientieren, wurden entsprechend den Freiraum- und Nutzungsfestsetzungen im Flächennutzungsplan der Stadt Hennigsdorf untersucht. Es wurden Räume festgestellt, die den qualitativen Kriterien entsprechen und die die erforderliche Größe aufweisen oder mit größeren Flächen zusammenhängen. Diese Bereiche, die eines besonderen Schutzes vor Lärm bedürfen, werden aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde übernommen:

- Stadtwald ein Landschaftsraum mit ruhigen Gebieten,
- Waldpark, westlich der Spandauer Allee als wohnungsnaher Erholungsraum,
- Stadtpark Konradsberg, westlich der Fontanestraße zwischen Nauener Straße und Parkstraße als wohnungsnaher Erholungsraum,
- Havelauen, nördlich und südlich der Ruppiner Straße als wohnungsnaher Erholungsraum,
- Uferwanderweg entlang der Havel eine ruhige Achse mit Erholungs- und Verbindungsfunktion,
- Freifläche an den Hochhäusern, östlich der Fontanestraße als "bebaute Stadtoase" (hiermit ist nicht die Kleingartenanlage "Grüne Oase" gemeint),
- Rathenaupark, südlich Peter-Behrens-Straße zwischen Rathenaustraße und L 172 Neuendorfstraße als Stadtoase.

Die Festlegung des BImSchG sehen nur einen passiven Schutz bestehender ruhiger Gebiete vor – es muss nicht leiser werden, es darf aber nicht lauter werden:

Präambel: "...wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen <u>zu schützen</u> sind."



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

- Art. 8, (1) b: "...Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."
- Art. 11, (2) c: "Schutz von ruhigen Gebieten auf dem Land."
- Anhang V, 1.: "...die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der <u>Maßnahmen zum Schutz ruhiger Ge-biete</u>."

Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmt werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu beachten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument.



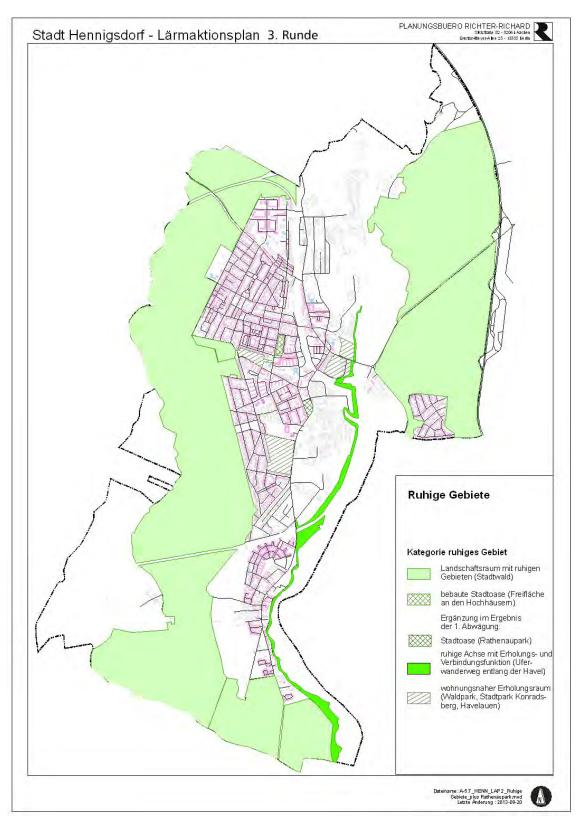


Abb. 5.23: Ruhige Gebiete

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten durch Hauptlärmquellen erfolgte mit der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Einwohnerzahlen und Wohnungen je Wohngebäude wurden auf Grundlage des Verfahrens zur Zuordnung der Einwohnerzahlen zu Gebäuden gemäß VBEB rechnerisch abgeschätzt. Die Einstufung der Gebäude in Wohn- und Nebengebäude erfolgte dabei überschlägig anhand der Grundfläche und Höhe der Gebäude und zusätzlich anhand des FNP, aus dem die Flächennutzung (z. B. Wohngebiet, Gewerbegebiet) hervorgehen. Die ermittelten Einwohner je Wohngebäude kann deshalb nicht mit den Einwohnerzahlen des Einwohnermeldeamtes verglichen werden.

Straßenverkehr

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit für die 3. Runde wurde vom LfU zur Verfügung gestellt. Die Daten der Lärmkartierung der 3. Runde werden nachfolgend aufgeführt.

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	5	1	0

1 km² ist mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf.

Tab. 6.2: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	1.035	263	0
Schulen (Gebäude)	3	0	0
Kitas (Gebäude)	3	1	0
Krankenhäuser (Gebäude)	1	0	0

263 Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Eine Kita (Gebäude) ist mit Pegeln >65 dB(A) belastet. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
N	605	680	431	0	0
Lnight [dB(A)]	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
N	700	539	1	0	0

Ganztags sind 431 Personen mit Lärm >65 dB(A) belastet, aber keine Person >70 dB(A). Nachts sind 539 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon eine Person >60 dB(A) und niemand über >65 dB(A). Damit ist die nächtliche Lärmbetroffenheit höher als die Ganztagsbelastung.

Schienenverkehr

Die vom Schienenverkehr auf Schienenwegen des Bundes ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom Eisenbahnbundesamt berechnet. In die Berechnung fließen nur Strecken und keine Bahnhöfe ein.

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	1,77	0,43	0,05

 $0,43 \text{ km}^2 \text{ sind mit einem Pegel} > 65 \text{ dB(A) belastet. Belastungen} > 75 \text{ dB(A) treten auf } 0,05 \text{ km}^2 \text{ auf.}$

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	106	5	0
Schulen (Gebäude)	0	0	0
Krankenhäuser (Gebäude)	1	0	0

Fünf Wohnungen sind von Lärm >65 dB(A) betroffen. Belastungen >75 dB(A) treten nicht auf. Es sind keine Schulen (Gebäude) oder Krankenhäuser (Gebäude) von Lärm >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70 ≤75	>75
N	160	20	<10	0	0
L _{night} [dB(A)]	>50 ≤55	>55 ≤60	>60 ≤65	>65 ≤70	>70
N	60	20	<10	0	0

Ganztags sind weniger als 10 Personen von Lärm >65 dB(A) betroffen. Nachts sind mehr als 20 Personen von Lärm >55 dB(A) betroffen, davon wenige über >60-65 dB(A). Damit ist die insgesamt geringe Betroffenheit nächtlich höher als die Ganztagsbelastung.

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: "Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen." Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Das Mitwirkungsverfahren wird zweiphasig mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans und mit der für die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorgesehenen Fassung durchgeführt, um die vom Bundes-Immissionsschutzgesetz geforderte effektive Mitwirkung zu ermöglichen.

Die erste Offenlage fand vom 29. März bis 30. April 2018 statt und wurde im Vorfeld über verschiedene Medien angekündigt (Amtsblatt, Homepage der Stadt, Lokalzeitungen). Parallel dazu wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Während der Offenlage bot die Stadt Hennigsdorf am 11. April 2018 eine Informationsveranstaltung an, in der die Grundzüge und wesentlichen Inhalte des Lärmaktionsplans vorgestellt und diskutiert wurden.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis ist als Anhang I beigefügt.

Hinweis: Kapitel wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärmminderung

Die Stadt Hennigsdorf hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Der Lärmaktionsplan wurde mit der BV 0066/2013 am 11. September 2013 angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte. Für die nicht umgesetzten Maßnahmen wird dargestellt, ob sie weiterverfolgt werden sollen.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärmminderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtischstrategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (bestehendes Baurecht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Die zahlenmäßige Veränderung der Lärmbetroffenheit von Flächen, Gebäuden und Personen aus der 2.und 3. Runde konnten nicht berechnet werden, da, wie oben ausgeführt, die Betroffenheitszahlen für die L 172 nicht vergleichbar sind und aufgrund der aktuellen Verkehrssituation in Hennigsdorf baustellenbedingt auch nicht bereinigt werden können.





Tab. 8.1: Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr

schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt

grün = Maßnahme umgesetzt

blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	e (Waidmannsweg bis Veltener Straße)	
Lärmmindernde Maßnahmen	Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags (Beseitigung von Winterschäden).	Nach Auskunft Landesbetrieb Straßenwesen grundhafte Sanierung zwischen Waidmannsweg und Fontanestraße mit einem nicht abgesplitteten Splittmastixasphalt SMA 8 S (Dswo-Wert = -2 dB(A) >60 km/h), in Bau.
	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags statt nur nachts von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz" zwischen Waidmannsweg und Veltener Straße.	Anordnung bisher nicht erfolgt. Wirkung der Umbaumaßnahme ist zunächst abzuwarten.
	Grundhafter Ausbau der L 17 Marwitzer Straße. Austausch der Fahrbahndecke gegen eine lärmmindernde Asphaltdecke. Wegen der großen Anzahl Lärmbetroffener (44 % der Lärmbetroffenen) sollte die Erneuerung kurz- bis mittelfristig angestrebt werden.	Nach Auskunft Landesbetrieb Straßenwesen grundhafte Sanierung zwischen Waidmannsweg und Fontanestraße mit einem nicht abgesplitteten Splittmastixasphalt SMA 8 S (D _{SIrO} -Wert = -2 dB(A) >60 km/h), in Bau.
Unterstützende Maßnahmen	In Vorbereitung des grundhaften Ausbaus: Erstel- lung einer Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und städtebaulichen Integration der Marwitzer Straße (Waidmannsweg bis Alte Fontanestraße) einschließlich eines Geschwindigkeitskonzepts.	Durch die laufende Baumaßnahme hinfällig.
	Anlage einer Querungssicherung in Höhe Bushaltestelle Marwitzer Straße.	Aufgrund des Alleebestandes keine Mitte- linsel möglich. Fußgängerampel westlich der Waldstraße.
	Anlage einer Querungssicherung für den Radver- kehr in Höhe Waldstraße.	Westlich der Waldstraße wird eine Fuß- gängerampel als Querungssicherung rea- lisiert.
	Verbesserung der Radverkehrsführung.	Grundhafte Sanierung zwischen Waid- mannsweg und Fontanestraße in Bau mit Anlage von Schutzstreifen.
	Straßenraumgestaltung durch Straßenumbau (städtebauliche Integration, gestalterische Aufwertung der Marwitzer Straße, Verstetigung des Kfz-Verkehrs).	Grundhafte Sanierung zwischen Waid- mannsweg und Fontanestraße in Bau, gestalterische Aufwertung durch Schutz- streifen für Radfahrer, ohne Parkstände, 2,50 m breite Gehwege, Erhalt der Baumallee, zwei Querungssicherungen.
	Umgestaltung der LSA-Knotenpunkte Marwitzer Straße/ Fontanestraße und Marwitzer Straße/ Ri- gaer Straße zum Minikreisel oder kleinen Kreis- verkehrsplatz.	Maßnahme aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht umsetzbar.
	Prüfauftrag zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen ("Grüne Welle") mit Verdeutlichung der Koordinierungsabschnitte für den Kfz (am Beginn der Koordinierungsstrecke Hinweis zur Koordinierung selbst sowie zur Koordinierungsgeschwindigkeit).	Der Koordinierungsvorschlag liegt laut Landesbetrieb derzeit (01/2018) bei der unteren Verkehrsbehörde zur Bestäti- gung.
	Mittelinsel als Querungssicherung für den Fuß- und Radverkehr und zur Geschwindigkeitsredu- zierung westlich der stadteinwärtigen Bushalte- stelle Waidmannsweg.	Grundhafte Sanierung zwischen Waid- mannsweg und Fontanestraße in Bau, Mittelinsel ist Bestandteil der Baumaß- nahme.
	Zur Unterstützung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des aus Westen (Marwitz) kommen Kfz-Verkehrs in Fahrtrichtung Hennigsdorf sollte westlich des Waidmannswegs ein Dieleg Diene verreschen worden.	Bisher nicht umgesetzt, im LAP der 3. Runde weiterzuverfolgen.
	Dialog-Display vorgesehen werden. Führung der Buslinie 809 nach Hennigsdorf Nord nicht mehr über die Marwitzer Straße, sondern	Bisher nicht umgesetzt, im LAP der 3. Runde weiterzuverfolgen.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	über die Fontanesiedlung zur Entlastung der Mar- witzer Straße zwischen Rigaer Straße und Fonta- nestraße (2 Busse pro Stunde).	
Bündelung von Kfz-Strömen	Fortführung von weiteren Maßnahmen zur Len- kung der Lkw-Verkehre.	Umfassende Erneuerung der Kfz-Weg- weisung, Lenkung Lkw-Verkehr auf dem kürzesten Weg von den Ortseingängen über die Landesstraßen und die Fabrik- straße zu den Gewerbegebieten.
Belastungsachse L 17/ L 172 Berliner Straß		
Verringerung der Lärmimmissionen	Nachts Reduzierung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzei- chen "Lärmschutz" von Marwitzer Straße bis Hauptstraße.	Antrag auf 30 km/h ganztags im November 2017 gestellt und von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Aus der aktuellen Lärmkartierung ergibt sich wegen eines deutlich verringerten Lkw-Anteils keine zwingende Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung (Fassadenpegel <70/60 dB(A) ganztags/nachts). Die Maßnahme wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.
	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags (Beseitigung von Frostschäden).	Bisher keine Beseitigung von Frostschäden durch den Landesbetrieb Straßenwesen erfolgt.
Verkehrslenkung	Fortführung von weiteren Maßnahmen zur Lenkung der Lkw-Verkehre, Prüfauftrag: Anordnung Lkw-Verbot nachts 22-6 Uhr, Lieferverkehr frei auf der Berliner Straße sowie L 17 von der A 10, AS Oberkrämer bis Knotenpunkt Marwitzer Straße/ Veltener Straße (Heraushalten des Durchgangsschwerverkehrs aus sensiblen Bereichen). Positiv-Beschilderung für Lkw: Lenkung über Ausweichroute A 10 – A 111 – K 6517 – L 172 Veltener Straße – Heinz-Uhlitzsch-Straße – Eduard-Maurer-Straße – Fabrikstraße – Schulstraße bis Knotenpunkt Berliner Straße/ Hauptstraße. Auf das nächtliche Verbot ist an der A 10 und L 172 Hauptstraße hinzuweisen. Für die Brücke über den Oder-Havel-Kanal (L 17 Ruppiner Straße) gilt bis zum Brückenneubau eine Begrenzung auf 16 t. Eine weiträumigere Umfahrung des Lkw-Verkehrs von 22-6 Uhr über die Anschlussstelle Stolpe – L 171 – L 17 Ruppiner Straße kann deshalb nicht empfohlen werden.	Durch die Erneuerung der Wegweisung für den Kfz-Verkehr wird die Führung des Lkw-Verkehrs über die Heinz-Uhlitzsch-Straße – Eduard-Maurer-Straße – Fabrikstraße – Schulstraße ausgeschildert. Die Umsetzung eines Lkw-Verbots nachts wird aufgrund des geringen SV-Anteils (30 Lkw/Busse) nicht weiterverfolgt.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs 25 6 721 25 721 25 721 27 721 27 721 28 722 29 722 20 722	Anlage einer Querungssicherung in Höhe Feld- straße (vielfältige Randnutzung, OSZ, Bushalte- stelle, Verkehrssicherheit).	Planungskonzept liegt vor, ist aber noch nicht umgesetzt. Nach Prüfung der Situation durch die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei wurde zur Erhöhung der Sicherheit das VZ 205 ("Vorfahrt gewähren!") durch VZ 206 ("Halt! Vorfahrt gewähren") ersetzt.
73 Jan 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Kompakte Knotenpunktgestaltung Berliner Straße/ Feldstraße (Verbesserung der Querung für Fußgänger und Radfahrer und Verkehrssicherheit).	Planungskonzept liegt vor.
Belastungsachse L 172 Hauptstraße (Rupp Verringerung der Lärmimmissionen	Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchst-	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
veringerung der Lamillimissionen	geschwindigkeit ganztags/ nachts von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz" zwischen Ruppiner Straße und Bötzowstraße.	
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags der Hauptstraße. Prüfauftrag: Bau einer Querungssicherung	Maßnahme bisher nicht umgesetzt. Prüfung erfolgt. Als Ergebnis konnten
r orderang des rab- and readvervents	Francianay. Dau Gilici Querunyssichefuny	i raiding choige. Als Ligebills kullitlett

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	nördlich oder südlich der Bahnunterführung Hauptstraße in Höhe Ludwig-Lesser-Straße und/ oder Bötzowstraße (Bushaltestelle, intensive Randnutzung, Anbindung Hafen).	keine geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Situation gefunden werden. Ablehnung der Straßenverkehrsbehörde wegen der Lage im Brückenbereich. Als Ersatz Fußgängerampel auf dem Abschnitt zwischen Bötzowstraße und Parkstraße versuchsweise angeordnet (siehe unten).
Förderung des ÖPNV	Ausbau der Bushaltestelle Hauptstraße (beide Richtungen) mit taktilen Leitstreifen und Wetterschutz.	Die Maßnahme wurde 2015 umgesetzt.
Belastungsachse L 172 Neuendorfstraße (E	ötzowstraße bis Peter-Behrens-Straße)	
Verringerung der Lärmimmissionen	Nachts Reduzierung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzei- chen "Lärmschutz" von Bötzowstraße bis Peter- Behrens-Straße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags.	Bisher keine Beseitigung von Frostschäden durch den Landesbetrieb Straßenwesen.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage einer Querungssicherung im Abschnitt zwischen Bötzowstraße und Parkstraße.	Prüfung erfolgt. Als Ergebnis Fußgängerampel versuchsweise angeordnet.
Optimierung des Verkehrsablaufs	Umgestaltung Knotenpunkt L 172 Neuendorf- straße/ Parkstraße der L 172. Vollsignalisierung des Knotenpunkts und Verlängerung des Links- abbiegefahrstreifens.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt, Voruntersuchungen liegen vor.
Förderung des ÖPNV	Im Zusammenhang mit dem geplanten Stadtbad Verlegung der Bushaltestelle stadteinwärts in die Rathenaustraße.	Bushaltestelle Rathenaustraße/ Park-straße 2016 errichtet.
	Bushaltestellen Neuendorfstraße mit taktilen Leit- streifen und stadteinwärtige Haltestelle mit Wet- terschutz ausrüsten.	Die Maßnahme wurde noch nicht umge- setzt und wird im LAP Runde 3 weiterver- folgt.
Belastungsachse L 172 Dorfstraße (Straße		Dishara halina D. W. S. A. S.
Verringerung der Lärmimmissionen	Sofortmaßnahme: Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags (Beseitigung von Fristschäden).	Bisher keine Beseitigung von Frostschäden durch den Landesbetrieb Straßenwesen.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Querungssicherung Dorfstraße/ Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Förderung des ÖPNV	Prüfauftrag: Taktverdichtung der Buslinie 136 (20 Minuten-Takt passend zur S-Bahn) ganztägig, sowie in den späten Abendstunden und an den Wochenenden.	Taktverdichtung auf 20 Minuten in den Hauptverkehrszeiten erfolgt, mittags und abends Stundentakt.
Belastungsachse Fontanestraße (Marwitze	r Straße bis Stauffenbergstraße)	
Verringerung der Lärmimmissionen	Nachts Reduzierung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz".	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau. Die Wirkung des Umbaus ist zunächst abzuwarten.
	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags. Prüfauftrag: Grundhafter Ausbau mit Deckschichterneuerung mit lärmminderndem Asphalt.	Wird jährlich seitens der Stadt beauftragt. Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage von Querungssicherungen in Höhe der Bushaltestellen Akazienweg und Adolph-Kolping- Platz (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung).	Maßnahme umgesetzt.
Unterstützende Maßnahmen	In Vorbereitung des grundhaften Ausbaus Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und städtebaulichen Integration der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße. Neugestaltung des Straßenquerschnittes durch Reduzierung Fahrstreifenbreite, Anordnen von Schutzstreifen für den Radverkehr, Fahrbahnverengung, Querungshilfen, Gehwegvorstreckungen, Geschwindigkeit dämpfende Maßnahmen, Begrünung bis Nauener Straße; im Bereich Zentrum Umgestaltung z. B. als Mischverkehrsfläche (deutliche Verkehrsberuhigung, Verstetigung des Kfz-Verkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit).	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau.
	Zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur gestalterischen Aufwertung der Fontanestraße Prüfung einer Umgestaltung des LSA-Knotenpunktes Fontanestraße/ Feldstraße zum Minikreisel oder kleinen Kreisverkehr.	Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Minikreisel oder kleiner Kreisverkehr nicht sinnvoll ist.
	Alternativ: Prüfung zur Verstetigung des Kfz-Ver- kehrsflusses Koordinierung der Lichtsignalanla- gen Marwitzer Straße und Feldstraße zur "Grü- nen Welle" mit Verdeutlichung der Koordinie- rungsabschnitte für den Kfz (am Beginn der Ko- ordinierungsstrecke Hinweis zur Koordinierung selbst sowie zur Koordinierungsgeschwindigkeit.	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau. Die Wirkung des Umbaus ist zunächst abzuwarten.
	Bau einer Querungssicherung zwischen der Straße An der Wildbahn und Humboldtstraße in Höhe der Hochhäuser.	Querungssicherung im Bereich der Bushaltestelle umgesetzt.
	Freifläche an den Hochhäusern südlich Stauffen- bergstraße, östlich Fontanestraße ist als anspre- chender und möglichst lärmgeschützter Aufent- haltsort zu gestalten: Begrünung, Gestaltung von Sitzgelegenheiten und Spielflächen.	Maßnahme ohne Lärmschutz umgesetzt.
Langfristige Maßnahmen		
Förderung Fuß- und Radverkehr	Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen, Vz 295) zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus für querende Fußgänger, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Land Brandenburg ändern: Am vorhandenen Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Spandauer Landstraße/ Dorfstraße/ Oberjägerverg. An der vorhandenen Mittelinsel Dorfstraße/ Ringpromenade mit direkter Anbindung an die Uferpromenade. An den vorhandenen Mittelinseln am Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße. Schließung weiterer Netzlücken und Verbesse-	Maßnahmen bisher nicht umgesetzt. Ablehnung der Anordnung von Fußgänger- überwegen durch die Straßenverkehrsbe- hörde. Ausbau eines Radwegs westlich der
	rung des Komforts.	Ausbau einies Radwegs Westilch der Spandauer Allee auf dem Abschnitt zwischen Waldweg und Clara-Schabbel-Straße (2014). Wegverbreiterung zum Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs östlich der Dorfstraße in Nieder Neuendorf zwischen der Straße Am Gutspark und dem Dorfanger (2016). Beschilderung von Einbahnstraßen mit dem Piktogramm "Radfahrer frei" in der Kleiststraße (2014) Anlegen von Fahrradfurten Fontanestraße/ Forststraße, Fontanestraße/ An



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
		der Wildbahn, Parkstraße/ Kleiststraße (2014/15) Weitergehende Maßnahmen werden im LAP der 3. Runde bestimmt.
	Aufhebung Radwegbenutzungspflicht auf der Fontanestraße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Förderung des ÖPNV	Tarifstruktur (Job-Ticket) Erweiterung des ÖPNV-Systems, insbesondere in den Gewerbegebieten.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt. Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Förderung des SPNV	Abgestimmtes Maßnahmenpaket zu den Linien RB 55, RE 6 und S 25, Einbindung RE 6 nach Berlin.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Vermeidung von Schallemissionen, Förderung multimodaler Verkehre	Mobilstationen an Stadtzufahrten einrichten.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Mobilitätsmanagement	Car Sharing auf privatwirtschaftlicher Basis	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
<u>-</u>	Mitfahrbörse	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Unterstützende Maßnahme	Auf Lärmschutz bezogene Dialog-Displays, die auch temporär an verschiedenen Standorten eingesetzt werden können.	In Nieder Neuendorf, Dorfstraße und Spandauer Landstraße Erneuerung der Dialog-Displays. Weitere Standorte im LAP der 3. Runde zu prüfen.
Lenkung Güterverkehr	Fortführung von weiteren Maßnahmen zur Len- kung der Güterverkehre.	Erneuerung des Wegeleitsystems für den Kfz-Verkehr. Weitergehende Maßnahmen im LAP der 3. Runde zu prüfen.
	Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu einem re- gionalen Lkw-Lenkungskonzept, das den Schwerlastverkehr auf den Belastungsachsen auf das unbedingt notwendige Minimum be- schränkt.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Bündelung von Kfz-Verkehren	Neubau L 20n und deren Anbindung an die Auto- bahnanschlussstelle Hennigsdorf/ Velten der A 111 (Entlastung Ortskern, Entlastung Marwit- zer Straße).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt. Kein neuer Planungsstand
Sonstige Maßnahmen		
Anordnung zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen an Schulen und Kindertagesstätten	Schulstraße (Grundschule), Fontanestraße (Grundschule), Spandauer Allee (Kita).	Angeordnet wurden Tempo 30 an den Schulen Fontanestraße, Spandauer Allee und Schulstraße. Zwei weitere Anträge wurden gestellt (Fontanestraße Kita Katholische Kirche) und Edisonstraße Musikschule), aber abgelehnt. Aus Lärmschutzgründen soll der Antrag Fontanestraße weiterverfolgt werden. Am Krankenhaus soll nach Abschluss der Baumaßnahme Marwitzer Straße ein weiterer Antrag gestellt werden. Es handelt sich auf diesem Abschnitt jedoch nicht um eine Lärmbelastungsachse. Da Krankenhäuser jedoch des besonderen Schutzes bedürfen, ist dieser Antrag aus Lärmschutzsicht zu unterstützen.

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

Die Maßnahmen zur Lärmminderung 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 Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärmminderung 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. Soweit erforderlich sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Managementansatz zur Lärmminderung

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 Lärmminderungspotenziale 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 Lärmminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärmminderung beitragen.

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



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

- 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 Lärmminderung

- 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
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärmminderung 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 Lärmminderung 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 Ziele

Stadt Hennigsdorf verfolgt in ihren Planungen stets den integrierten Ansatz. Deshalb baut auch der Lärmaktionsplan 2018 auf aktuell vorhandenen Planungen sowie Konzepten im Rahmen der interkommunalen Kooperation mit den Städten Oranienburg – Hennigsdorf – Velten im regionalen Wachstumskern (RWK O-H-V) auf, wie

- Verkehrsentwicklungsplan 2010,
- Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2014 (INSEK),
- Einzelhandelskonzept,
- Lärmaktionsplan 2013,
- Flächennutzungsplan,
- Landschaftsplan,
- Klimaschutzrahmenkonzept Hennigsdorf 2015,
- RWK-Standortentwicklungskonzept,
- RWK-Klimaschutzkonzept.

Diese Planungen und Konzepte beinhalten Maßnahmen, die auch geeignet sind, zur Lärmminderung beizutragen. Bei Bedarf sind die Planungen und Konzepte fortzuschreiben. Mit den strategischen Zielen werden somit Maßnahmen beschrieben, die ohnehin bereits Ausdruck des po-litischen Willens der Stadt Hennigsdorf sind und beim Handeln der Verwaltung zu berücksichti-gen sind. Dabei können an dieser Stelle auch konkrete Maßnahmen benannt werden, die nicht im Kapitel 9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr subsumierbar sind.

Strategische Ziele

- Vermeidung von Schallemissionen Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Sanierung schadhafter Rad- und Gehwegoberflächen im Rahmen der Werterhaltung und von Straßenbaumaßnahmen gemäß Investitionsprogramm der Stadt Hennigsdorf
 - B+R (Verknüpfung mit ÖPNV) Errichtung von 150 Abstellanlagen für Fahrräder im Zusammenhang mit dem nördlichen Tunneldurchstich am Bahnhof Hennigsdorf
 - o Optimierung der Marketingmaßnahmen im radtouristischem Bereich
 - Errichtung eines Fahrradparkhauses
- Vermeidung von Schallemissionen Förderung ÖPNV
 - Sicherung des bestehenden Angebots, Angebotsverbesserungen, Taktung
 - bessere Anbindung der Gewerbegebiete an der ÖPNV
 - behindertengerechter Ausbau von Bushaltestellen, Errichtung und Erneuerung von Fahrgastunterständen gemäß Investitionsprogramm der Stadt
 - Errichtung weiterer Fahrradständer im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Ausbau von Bushaltestellen
- Vermeidung von Schallemissionen Förderung SPNV
 - Errichtung von zwei Displays zur Fahrgastinformation im Zusammenhang mit dem nördlichen Tunneldurchstich
 - Unterstützung von Aktivitäten zur Sicherstellung einer verbesserten



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

ÖPNV-Anbindung an den zukünftigen Flughafen BER nach Einstellung des Flugverkehrs in Tegel, Verbindung RE 6 Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrunnen und Direktverbindung Berlin-Gesundbrunnen – Flughafen BER

- Vermeidung von Schallemissionen Mobilitätsmanagement
 - Parkraumbewirtschaftung
- Vermeidung von Schallemissionen Öffentlichkeitsarbeit
 - o Intensive und kontinuierliche Medienarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz der Lärmminderungsmaßnahmen in der Bevölkerung. Dies gilt vor allem bei Fertigstellung und Einweihung von Maßnahmen. Auch kurzfristige Maßnahmen sollen im Rahmen der Umsetzung an die Presse herangetragen werden, um über die Notwendigkeit und die Effekte der Maßnahme zu informieren und die Akzeptanz zu schaffen
- Verminderung von Schallemissionen Fahrbahnoberflächen
 - Sanierung schadhafter Fahrbahndecken an kommunalen Straßen (Beseitigung von Winterschäden)
 - Einbau lärmmindernder Splitt-Mastix-Beläge oder besser noch lärmmindernde Asphaltdeckschichten im Rahmen von Maßnahmen gemäß Investitionsprogramm
 - Beseitigung von Schäden an der Straßenausstattung (z. B. lose Straßeneinläufe und Schachtabdeckungen)
- Verminderung von Schallemissionen Geschwindigkeitsreduzierung
 - Parallel zu den stationären Überwachungsmaßnahmen kontinuierliche mobile Geschwindigkeitsüberwachung zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, verstärkt auf den Belastungsachsen und dort vor allem in Bereichen mit schutzwürdigen Einrichtungen
- Verminderung von Schallemissionen lärmmindernde Straßenraumgestaltung
 - Mittelinseln (im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen)
 - Reduzierung der Breite der Fahrstreifen (im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen)
 - Wohnumfeldverbesserung durch Begrünungsmaßnahmen (Stadtbild)
- Verringerung von Schallimmissionen Schalldämmung von Außenbauteilen (passive Lärmschutzmaßnahmen)
 - Mögliche private Investitionen: Einbau von Schallschutzfenstern, gedämmten Lüftern und Erneuerung der Dachflächen, Schließung von Balkonen und Loggien mit Glas insbesondere für Wohngebäude, die auch nach Umsetzung des Maßnahmenkonzepts tags über 70 dB(A) und/ oder nachts über 60 dB(A) liegen. Zuständig: Hauseigentümer
- Verringerung von Schallimmissionen Bauleitplanung
 - Bei Aufstellung und Änderung von B-Plänen sind bei Erfordernis Lärmschutzfestsetzungen zu treffen. Zuständig: Stadt Hennigsdorf

9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr

9.3.1 Marwitzer Straße (L 17), Waidmannsweg bis Fontanestraße

Die westliche Stadtzufahrt bildet die Marwitzer Straße vom Waidmannsweg bis zum Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße. Betroffen ist der Abschnitt vom Waidmannsweg bis zur Fontanestraße.

Mit dem Grundsatzbeschluss zur Sanierung der Marwitzer Straße (2016) wurde die kurzfristige Umsetzung der grundhaften Erneuerung für den Zeitraum 2017-2019 beschlossen. Zurzeit wird die Marwitzer Straße grundhaft saniert.

Maßnahmen des LAP der 2. Runde gingen teilweise in die Planung ein. Diese Maßnahmen betreffen hauptsächlich die Förderung des Radverkehrs mit Schutzstreifen und des Fußverkehrs mit einem verstärkten Angebot an Querungsstellen und der Verbreiterung der Gehwege auf 2,50 m. Als lärmmindernde Asphaltdeckschicht wird vom Landesbetrieb ein nicht abgesplitterter SMA 8 S (D_{StrO}-Wert = -2 dB(A) >60 km/h) eingebaut, der eine gewisse Lärmminderung erreicht, aber unter dem bleibt, was moderne Asphalte heute leisten können.



Abb. 9.1: Ausschnitt Ausbauplanung Marwitzer Straße

Aufgrund des Straßenumbaus sind die Daten des LAP der 3. Runde hinfällig. Eine Aussage zur zukünftigen Lärmbetroffenheit kann erst nach Fertigstellung der Baumaßnahmen gemacht werden. Eine Neubewertung ist deshalb im Laufe der Umsetzung des Lärmaktionsplans der 3. Runde vorzunehmen.

Im Maßnahmenkatalog werden Maßnahmen aufgeführt, die kurzfristig mit bzw. nach Fertigstellung des Bauvorhabens umgesetzt sein sollten.

Maßnahmen

- Verminderung von Schallemissionen Geschwindigkeitsreduzierung
 - Dialog-Display westlich des Waidmannswegs Fahrtrichtung Berliner Straße (Erinnerung an zulässige Höchstgeschwindigkeit). Zuständig: Stadt Hennigsdorf
- Vermeidung von Schallemissionen Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Verstetigung für Fuß- und Radverkehr durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit Verdeutlichung der Koordinierungsabschnitte für den Kfz-





Verkehr (zu Beginn der Koordinierungsabschnitte Hinweis auf Koordinierung selbst, sowie zur Koordinierungsgeschwindigkeit). Ein Koordinierungsvorschlag liegt der unteren Verkehrsbehörde zur Bestätigung vor. Zuständig: LS Brandenburg.

- Vermeidung von Schallemissionen Förderung ÖPNV
 - Veränderte Führung der Buslinie 809 nach Hennigsdorf Nord, statt über Marwitzer Straße über Fontanesiedlung (2 Busse/ Stunde). Voraussetzung dafür ist der grundhafte Ausbau der Straße Fontanesiedlung. Zuständig: Stadt Hennigsdorf.

9.3.2 Berliner Straße (L 17 / L 172), Marwitzer Straße bis Hauptstraße

Die alleeartig angelegte Berliner Straße ist zwischen Kreisverkehr Veltener Straße und Knotenpunkt Ruppiner Straße/ Hauptstraße mit einer DTV von 10.419-10.892 Kfz belastet. Zwischen Marwitzer Straße und Feldstraße ist das Parken bewirtschaftet. Direkte Lärmminderungspotenziale liegen damit vor allem im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen.

Tab. 9.1: Rahmenbedingungen Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße

1			rf, Berliner Str	aße (L 17/	L 172): N	1arwitz			Haupt	straße	
L	\	Lärmquelle: Kf Straße	z-Verkehr Berliner	DTV	SV (ganztags/ nachts)	V _{zul}		enpegel :imal	betro	Anzahl betroffener Gebäude	
	W. T.		bis		%	km/h	L _{den}	Lnight	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	
4		Marwitzer Straße	Feldstraße	10.892	1,3/3,6	50	69,0	59,1	63	79	
lien.	III &	Am Bahn- damm	Hauptstraße	10.419	1,5/3,9	50	68,7	60,2	8	9	
Lärmminde tenziale		Bestandsbesch	•		Anmerkung						
Straßen- infra- struktur	Fahr- bahn	2-streifig, grundhafter Ausbau 2000 bis 2001, Fahr- bahndecke Splittmastix 0/11			 LSA-Knote gefahrstreif Kreisverkel als Querun Bedarfs-LS Bedarfs-LS Bedarfs-LS 	en hr Marwitz ngssicheru A südlich A zwische A Fabriks	er Straße. Ing Am Bahnen August- traße	/ Berliner damm (So Burg-Stra	Straße Mit chulwegsio ße und Se	ttelinseln cherung),	
	Neben- anlagen	Getrennte Rad- und Gehwege, südlich der Feld- straße westlicher Radweg abgesetzt zur Straße. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.		Streckenbeschilderung der Radrouten nach HBR südlich Feldstraße Grünfläche hohes Radverkehrsaufkommen zwischen Fabrikstraße und Marwitzer Straße (Schulen)							
		Seilerstraße, an	r Straße, Parkstreifer schließend beidseitig lich Feldstraße einsei	Parkbuchten/	Parkraumbewirtschaftung: Parkscheibe, 2 Std., Mo-Fr 8-18 Uhr (Marwitzer Straße bi Feldstraße), Parkscheibe, 2 Std., Mo-Fr 8-20 Uhr (Feldstraße bis Hauf straße).						
Unfallgesch	nehen	und sonstige Ur	nere Unfälle zwischen nfälle). Unfälle gebünd änger- oder Radfahrer	delt auch an d	en Knoten Fel	dstraße u	nd Haupts	straße. Ur	egend Parl nfälle mit \	k-, Längs- Verletzten	
ÖPNV		Buslinien: 811, Am Bahndamm	807 mit Haltestellen	Seilerstraße,	Alle Haltestellen sind als Kap ausgebildet, Haltestellen Seiler- straße und Am Bahndamm mit taktilen Leiteinrichtungen.						
Baurecht/ Realnutzung		FNP: Gemischte Baufläche B-Pläne: 34, 37 und 39		 Marwitzer S nutzung, O August-Bur nutzung/ E ort), Albert-Sch 	Straße – A stseite Ob g-Straße inzelhand weizer-Str	oerstufenz bis Albert- el/ Gewer aße bis H	rg-Straße: entrum -Schweize be (Nahve auptstraß	: Westseite er-Straße: ersorgungs e: Wohnnu	e Wohn- Wohn- sstand-		
Baustruktur bebauung	der Wohn-	Straßentypische Einzel- und Mehrfamilienhausbe- bauung, 2- bis 3-geschossig		vereinzelt Einzelhandel/ Dienstleistung, Polizei Unterbrechung durch Oberstufenzentrum/ Sportanlagen und Seniorenwohnpark, unbebaute Fläche Bebauung südlich August-Conrad-Straße durch Grünstreifen abgesetzt zum Straßenraum.				-			

Mit der Achse Eduard-Maurer-Straße – Fabrikstraße besteht eine Parallelerschließung, die durch das angrenzende Gewerbegebiet führt. Seitdem die Lkw-Führung über diese Achse ausgeschildert ist, trägt sie zur Entlastung der Berliner Straße und Veltener Straße bei. Der Schwerverkehrsanteil liegt deshalb niedrig bei 1,3-1,5 % = 141 Lkw/ Busse ganztags. Ein erhöhter Schwerverkehrsanteil nachts (3,6-3,9 %) erklärt sich durch den geringeren Kfz-Verkehr (hier 752 Kfz/22-6 Uhr, davon ca. 30 Lkw/ Busse).

Neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen liegt ein Planungskonzept für eine Querung im Bereich der Feldstraße vor, das mit dem Landesbetrieb Straßenwesen abzustimmen ist. Nach Prüfung der Situation durch die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei wurde zur Erhöhung der Sicherheit im Vorfeld das Z 205 ("Vorfahrt gewähren!") durch Z 206 ("Halt! Vorfahrt gewähren") ersetzt.

Das Unfallgeschehen der 1-Jahreskarte von 2016 bestätigt, dass zwischen August-Burg-Straße und Albert-Schweitzer-Straße wie auch in den Jahren zuvor verdichtet Unfälle auftreten (Unfallzahlen 2008 -2010 und 2013-2015 liegen als Vergleich vor). Die hohe Zahl der Unfälle, im Jahr 2016 21 Unfälle, blieb aufgrund ihrer Geringfügigkeit, vorwiegend Park- und "sonstige" Unfälle, bisher unbeachtet. Betroffen sind aber auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer (vier Mal Beteiligung Fuß- und Radverkehr).

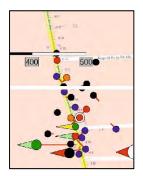


Abb. 9.2: Unfalldaten 2016, 1-Jahreskarte 1.1.2016 – 31.12.2016

Maßnahmen

- Instandhaltung Fahrbahnoberfläche
 - Punktuelle Erneuerung des schadhaften Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Anlage einer Querungssicherung in Höhe Feldstraße (intensive Randnutzung, OSZ, Bushaltestelle). Zuständig: LS Brandenburg.
 - Kompakte Knotenpunktgestaltung Berliner Straße/ Feldstraße zur Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer. Zuständig: LS Brandenburg.
- Schließung von Baulücken
 - Schließung der Lücken in der Blockrandbebauung im Quartier zwischen Seilerstraße, Fabrikstraße, Albert-Schweitzer-Straße und Berliner Straße.
- Aufforderung der Anbieter von Routenplanern (mindestens Googl-Maps, Tom-Tom, ADAC, via Michelin), Routen von Norden kommend oder nach Norden führend, die nicht die Berliner Straße als Ziel haben, über die Fabrikstraße zu führen. Zuständig: Stadt Hennigsdorf.
- Geschwindigkeitsreduzierung: Auf der Berliner Straße (L 17/ L 172) ist vom Knotenpunkt Berliner Straße/ Marwitzer Straße/ Veltener Straße bis zum Knotenpunkt Berliner Straße/ Ruppiner Straße/ Hauptstraße/ Schulstraße in beiden Fahrtrichtungen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts anzuordnen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterung

Die Fahrbahn war bei Abschluss des Lärmaktionsplans der 2. Runde trotz ihres schon weit zurückliegenden Ausbaus (2001) bis auf Winterschäden und auf kleinere Schäden noch in Ordnung. Da Winterschäden in der Zwischenzeit jedoch nicht behoben wurden, hat sich der



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Zustand der Fahrbahn verschlechtert. Zumindest mittelfristig, also zeitmäßig etwa zu Beginn der 4. Runde der Lärmaktionsplanung, ist deshalb eine Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht zu terminieren. Die Maßnahme wird in den langfristigen Strategien weiterverfolgt.

Mit der geplanten Wohnbebauung in den Lücken der Blockrandbebauung im Quartier zwischen Seilerstraße, Fabrikstraße, Albert-Schweitzer-Straße und Berliner Straße werden die Innenhöfe vor Lärm geschützt und aufgewertet.

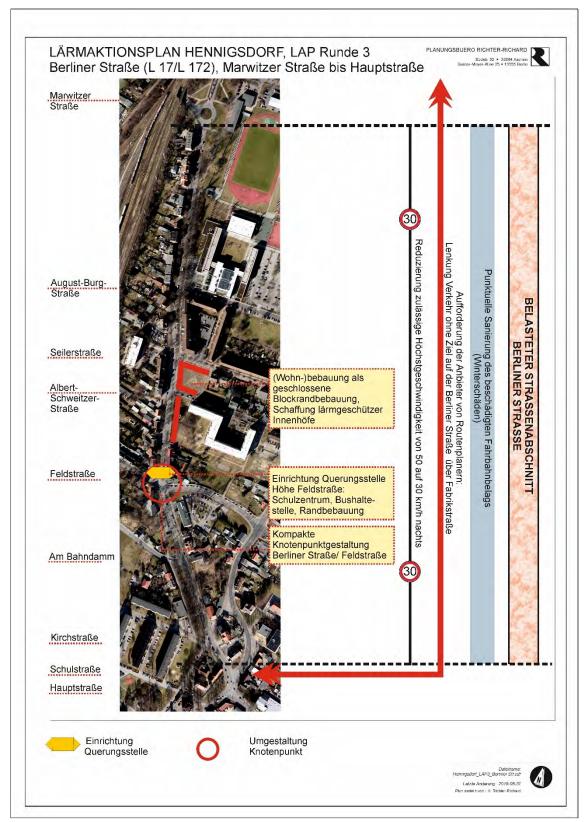


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

9.3.3 Hauptstraße – Neuendorfstraße (L 172), Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße

Wie in Kapitel 5. ausgeführt, werden im Lärmaktionsplan der 3. Runde für die L 172 ersatzweise die Daten der strategischen Lärmkarten aus dem Jahr 2012 und damit auch die dort entwickelten Maßnahmen verwendet.

Im Gegensatz zu den Daten der 3. Runde sind Hauptstraße und Neuendorfstraße damit ganztags mit Pegeln >70 dB(A) und nachts mit Pegeln >60 dB(A) betroffen. Die Betroffenheit liegt bis zu 6,5 bzw. 7,9 dB(A) über den Auslösewerten von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts.

Die Achse Hauptstraße – Neuendorfstraße ist mit einer DTV von 14.369-16.862 Kfz der meistbelastete Straßenabschnitt der L 172 und auch der Stadt Hennigsdorf. Das Verkehrsaufkommen nimmt nach Süden kontinuierlich ab. Das gleiche gilt für den Schwerverkehrsanteil mit 3,9-4,1 % bzw. 590-675 Lkw/Busse.

Das Parken auf Hauptstraße und Neuendorfstraße ist bewirtschaftet (Parkscheibe 2 Std., Mo-Fr 8-20 Uhr).

Da Schäden an der Fahrbahndecke nicht kontinuierlich behoben werden, ist ein entsprechendes Schadbild zu finden. Zumindest mittelfristig ist deshalb eine Erneuerung der Fahrbahndecke zu erwarten, die für den Einbau einer lärmmindernden Asphaltschicht genutzt werden soll.



Tab. 9.2: Rahmenbedingungen Hauptstraße – Neuendorfstraße

		Hennigsdorf, Hauptstraße – Neuendorfstraße (L 172), Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße									
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr Hauptstraße		DTV	SV-Anteil (ganztags/ nachts) [%]	Vzul [km/]	Fassaden- pegel maxi- mal		Anzahl betroffener Gebäude		
		von	bis		[70]		L _{den}	Lnight	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	
		Berliner Straße	Bötzow- straße	16.862	4,0/6,3	50	71,4	62,9	51	58	
		Bötzowstraße	Parkstraße	15.276	3,9/	50	71,5	62,9	23	28	
		Parkstraße	Peter-Beh- rens-Straße	14.369	4,1/	50	69,5	60,9	12	16	
Lärmminderungspo- tenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen						
Straßen- Infra- struktur	Fahr- bahn	2-streifig, grundhafter Ausbau 1997, Fahrbahndecke Splittmastix 0/11			Abbiegefahrstreifen im LSA-Knotenpunkt Ruppiner Straße/ Hauptstraße Linksabbiegefahrstreifen in Parkstraße Bedarfs-LSA gegenüber Innovationsforum) große Sperrfläche südlich Haus Nr. 10						
	Neben- anlagen	Getrennte Geh- und Radwege, wechselnd Parkbuchten (Pflaster) und Baumbeete			Radwege teils <1,50 m Radwegebeschilderung nach HBR Parken mit Parkscheibe 2 Std., Mo-Fr 8-20 Uhr						
Unfallgeschehen		2016: Verschiedenste Unfälle an den Einmündungen, viele kleinere Unfälle (geringer Sachschaden) an Einmündung Parkstraße, Schwerpunkte Einmündung Bötzowstraße, hier u. a. Unfall mit Getöteten (Rad) und Knoten Berliner Straße, mehrfach Unfälle unter Beteiligung Rad/ Krad.									
ÖPNV		Buslinien: 807, 808, 809, 811 Haltestellen: Hauptstraße, Neuendorfstraße			Haltestellenkaps ohne behindertengerechten Ausbau, Haltestellen stadtauswärts mit Wetterschutz, Fahrradab- stellanlage.						
Baurecht/ Realnutzung		FNP: Gemischte Baufläche, B-Pläne 13, 15, 15B, 34, 12/I Hauptstraße: beidseitig Wohnen, z. T. gewerbliche Nutzung im EG Neuendorfstraße: Wohnen auf Westseite			Westseite Hauptstraße/ Berliner Straße: Bürgerhaus, Stadtarchiv, Altes Rathaus (Standesamt), protestanti- sche Kirche/ Gemeindezentrum Ostseite Neuendorfstraße: Innovationsforum						
Baustruktur der Wohn- bebauung		Wohnbebauung 1- bis 3-geschossig, Straßenrandbe-			Westseite Hauptstraße geschlossene Bauweise, ansonsten offene Bauweise						
bebauung		bauung			ten offene Bauweise						

Eine Deckschichterneuerung der L 172 steht nach Angaben des LS Brandenburg in naher Zukunft nicht an. Direkte Lärmminderungspotenziale liegen deshalb vorwiegend im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen.

Zwischen Bahnhof und Innovationsforum besteht eine intensiv genutzte Fußwegverbindung, die zur Folge hat, dass die Neuendorfstraße zwischen Bötzowstraße und der Erschließung des Technologiezentrums "wild" gequert wird. Nach eingehenden Untersuchungen wurde der Bedarf für eine Querungsstelle nachgewiesen. Zz. läuft der versuchsweise Betrieb einer Fußgängersignalanlage in Höhe der alten Feuerwache. Die endgültige Einrichtung wird weiterhin angestrebt.

Maßnahmen

- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Anordnung von Tempo 30 nachts (-2,4 dB(A)) für die Hauptstraße Neuendorfer Straße, Abschnitt zwischen Berliner Straße und Peter-Behrens-Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Instandhaltung Fahrbahnoberfläche
 - Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Dauerhafte Einrichtung einer gesicherten Querungsstelle H\u00f6he Feuerwache/ Erschlie\u00dfung Arbeitsst\u00e4tten (zz. in Erprobungsphase). Zust\u00e4ndig: LS Brandenburg.
- Verstetigung des Verkehrsflusses
 - Umgestaltung Knotenpunkt L 172 Neuendorfstraße/ Parkstraße zur Verstetigung des Verkehrsflusses der L 172, Vollsignalisierung des Knotenpunkts und Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens (-1,0 bis -1,5 dB(A)). Zuständig: LS Brandenburg.
- Ausbau der Bushaltestellen Neuendorfstraße mit taktilen Leitstreifen und auf der stadteinwärtigen Haltestelle Ausrüstung mit Wetterschutz. Zuständig: Stadt Hennigsdorf.

Erläuterung

Durch die Geschwindigkeitsreduzierung können die Immissionen nachts nicht vollständig unter 60 dB(A) gesenkt werden. Der Auslösewert von 55 dB(A) nachts wird immer noch deutlich überschritten.

Bis auf die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung sind die übrigen Maßnahmen, obwohl sie zur Entlastung der Lärmbetroffenen beitragen, nicht mit einer rechnerischen Lärmminderung verbunden, da sie nicht Gegenstand des Berechnungsverfahrens sind.

Die Fahrbahndecke der Hauptstraße und Neuendorfstraße war bei zum Zeitpunkt des Lärmaktionsplans der 2. Runde trotz ihres schon weit zurückliegenden Ausbaus (1997) augenscheinlich noch weitgehend in Ordnung. Da erste auftretende Schäden zwischenzeitlich nicht behoben wurden, hat sich der Zustand der Fahrbahndecke weiter verschlechtert. Zumindest mittelfristig ist deshalb eine Erneuerung der Fahrbahndecke zu erwarten, die für den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht genutzt werden soll. Die Maßnahme wird in der langfristigen Strategie weiterverfolgt. Eine Sanierung der punktuell auftretenden Fahrbahnschäden bringt aber kurzzeitig eine Reduzierung von etwa -0,5 bis -1,5 dB(A) (gehen nicht in Lärmkartierung ein, da die Berechnung immer von einem schadfreien Belag ausgeht), die deutlich wahrnehmbaren Spitzengeräusche werden verringert.

Insgesamt reichen die Maßnahmen nicht aus, die Immissionsbelastung unter die Auslösewerte 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zu senken. Aufgrund der hohen Fassadenpegel sollte von den Betroffenen beim LS Brandenburg passiver Lärmschutz beantragt werden.

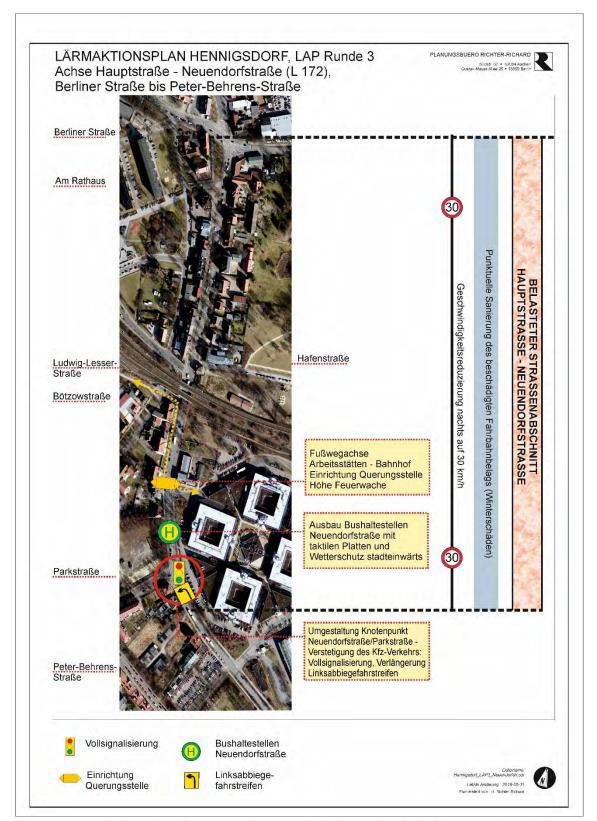


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Hauptstraße – Neuendorfstraße, Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße

9.3.4 Dorfstraße (L 172), Zur Baumschule bis Triftweg

Wie in Kapitel 5. ausgeführt, werden im Lärmaktionsplan der 3. Runde für die L 172 ersatzweise die Daten der strategischen Lärmkarten aus dem Jahr 2012 und damit auch die dort entwickelten Maßnahmen verwendet. Die Fassadenpegel aus dem Jahr 2012 liegen höher als die aktuellen Daten.

Die Dorfstraße durchläuft das Zentrum von Nieder Neuendorf annähernd parallel zur Havel. Betroffen ist der Zentrumsbereich mit Geschäften, gastronomischen Betrieben und eine Kirche. Hier besteht eine DTV von 10.883-11.405 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,2-3,3 % bzw. 348-377 Lkw/ Bussen ganztags. Geh- und Radverkehrsanlagen sind in gutem Zustand, teilweise mit Mängeln in der Breite der Radverkehrsanlagen.

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg

141		Hennigsdorf, Dorfst	aumschu	ıle bis	Triftweg					
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr Dorfstraße		DTV	SV-Anteil Vzul (24h/nachts) [km/]		Fassadenpe- gel maximal		Anzahl betroffener Ge- bäude	
		von	bis				L _{den}	Lnight	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
		Zur Baumschule	Bahnhof- straße	10.883	3,2/5,1	30	69,6	61,0	28	32
		Bahnhofstraße	Triftweg	11.408	3,3/5,3	30				
Lärmminde tenziale	rungspo-	Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
Straßen- infra- struktur		2-streifig, Straßenausbau 1996, Fahrbahndecke SMA 0/11			 Straßenschäden Bedarfs-LSA Höhe Straße Zur Baumschule Querungsbedarf Höhe Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum) 					
	Neben- anlagen	Gemeinsame Geh- und Radwege, Parkbuchten			keine Radverkehrsanlagen im Angerbereich Ostseite: nördlich Bedarfs-LSA, gemeinsamer Geh- und Radweg mit wassergebundener Decke					
Unfallgesch	nehen	2016: Kleinere Unfälle (ruhender Verkehr, Sonstige) im Angerbereich, o Sachschäden.					onenscha	aden und	nur mit g	eringen
ÖPNV		Buslinie: 136 Haltestellen: Zur Baumschule, Bahnhofstraße			Ausbildung als Kap, Wetterschutz					
Baurecht/ Realnut- zung		FNP: gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen, Grünfläche B-Pläne: 4, 31, 33.			Westseite: mehrheitlich Wohnen und Gewerbe teils in 2. Reihe, Nahversorgungszentrum und Hortgebäude) Ostseite: Wohnen, öffentliches Grün, Kirche mit Pfarrhaus, Dorfanger					
Baustruktur Wohnbe- bauung		1- bis 2-geschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser, offene Bauweise			Größere Baulücken (Grünflächen, Hoferschließungen)					

Auf dem Belastungsabschnitt gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Geschwindigkeit wird mit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung (TraffiTower) kontrolliert (Standort: Dorfstraße, stadteinwärts gegenüber Haus Nr. 42/ stadtauswärts vor Haus Nr. 36).

Obwohl bereits Tempo 30 angeordnet wurde, treffen durchgängig Belastungen über den Auslösewerten die Wohngebäude. Während die Ganztagswerte knapp unter 70 dB(A) liegen, sind Wohngebäude nachts mit Pegeln >60 dB(A) belastet.

Die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit mildert die trennende Wirkung der Landesstraße. Andererseits besteht aufgrund der Versorgungsfunktion des Bereichs, Bushaltestellen und die Erschließung der Uferpromenade hoher Querungsbedarf, der gebündelt gesichert werden sollte.

Maßnahmen

- Instandhaltung von Fahrbahnoberflächen
 - Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts auf der OD Nieder Neuendorf aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke erfolgen deshalb als Teil des Lärmaktionsplans der 3. Runde zwei bis drei Monate nach Fertigstellung der Brücke vertiefende Untersuchungen (u. a. Verkehrszählungen, schalltechnische Berechnungen) mit dem Ziel, den Tempo 30 Abschnitt zu erweitern.
- Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Querungsanlage Dorfstraße/ Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum, Havelaue). Zuständig: LS Brandenburg.

Erläuterung

Auf der Dorfstraße wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt, so dass es kaum Spielraum für weitergehende Maßnahmen gibt.

Die aufgeführten Maßnahmen sind zwar nicht mit einer rechnerischen Lärmminderung verbunden, da sie nicht Gegenstand des Berechnungsverfahrens sind, trotzdem kann die Sanierung der punktuell auftretenden Schäden eine Reduzierung der Pegel um etwa 0,5-1,5 dB(A) erreichen.

Die Fahrbahn der Dorfstraße war bei Abschluss des Lärmaktionsplans der 2. Runde trotz ihres schon weit zurückliegenden Ausbaus (1996) bis auf kleinere Schäden in gutem Zustand. Da die Schäden nicht behoben wurden, hat sich der Zustand der Fahrbahn verschlechtert. Zumindest mittelfristig, also voraussichtlich zur 4. Runde der Lärmaktionspläne, ist eine Erneuerung der Fahrbahndecke zu erwarten. Sie soll für den Einsatz einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht genutzt werden, um die Immissionspegel um mindestens 2 dB(A) (je nach Stand der Technik auch darüber) zu reduzieren. Die Maßnahme wird in der langfristigen Strategie weiterverfolgt.

Im Rahmen der B-Planverfahren zu den Plänen 2/1. 4, 5, 6, 26, 28, 31, 33, 35, 40, 41, und 42 entlang der L 172 werden Schallschutzgutachten erstellt, deren Empfehlungen in die Festset-zungen des der B-Pläne eingehen/ eingegangen sind. Damit werden nicht nur die Werte der Lärmsanierung, sondern auch die Einhaltung der Werte der viel strengeren Werte der Lärmvor-sorge eingehalten.



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

Im Rahmen der Bürgerveranstaltung am 11. April 2018 zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde als Maßnahme für Nieder Neuendorf die Ortsumfahrung gewünscht. Diesbezüglich wurde von der Verwaltung auf den "Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15. Oktober 2014 hingewiesen. Hierzu wurde wie folgt beschlossen: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."



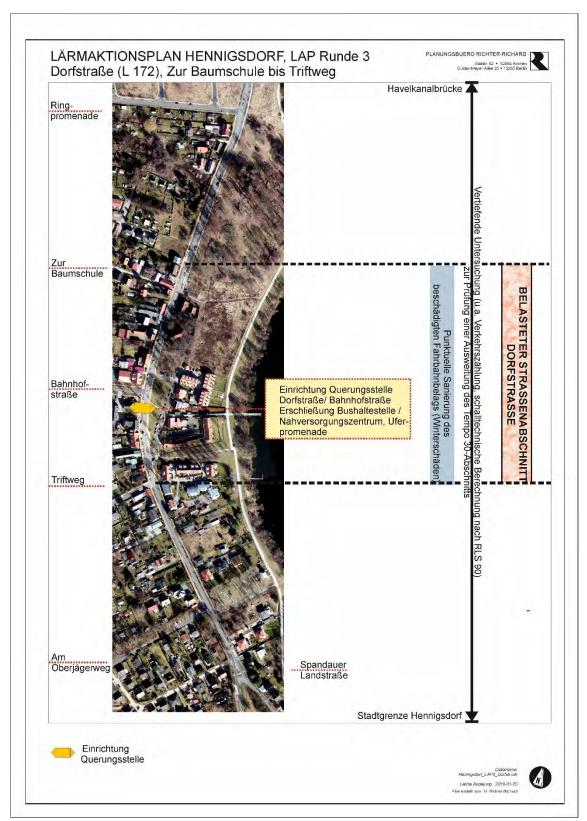


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg

9.3.5 Fontanestraße

Die Fontanestraße ist als Stadtstraße nicht Teil der Pflichtaufgabe des Lärmaktionsplans. Da das LfU die Straße jedoch in den strategischen Lärmklarten berechnet hat und sich Lärmprobleme gezeigt haben, wird die Straße nachfolgend betrachtet. Als Maßnahme aus dem LAP der 2. Runde wurde eine Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Fontanestraße beauftragt, die auch den Abschnitt der Belastungsachse tangiert. Die Studie wird voraussichtlich Ende 2018 abschließend vorliegen.

Die Verkehrsbelastung hat sich seit der letzten Zählung kaum verändert. Am stärksten belastet ist der Abschnitt Adolph-Kolping-Platz bis Feldstraße mit einer DTV von 9.230 Kfz. Der geringe Schwerverkehrsanteil von 1,5-2,1 % ganztags (132-198 Lkw/Busse) und 2,1-3,2 % nachts (15-22 Lkw/Busse) trägt dazu bei, dass der Auslösewert von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zwar überschritten wird, jedoch keine Überschreitungen mit Pegeln >70/60 dB(A) vorkommen. Der Maximalwert betrifft eine zur Fontanestraße geschlossene Gebäudefront.

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße

	4	Hennigsdorf, Fontan	estraße, Ma	arwitzei	r Straße b	is For	ststraſ	3e		
	1 mm	Lärmquelle: Kfz-Verkehr Fontar		DTV	SV-Anteil (24h/nachts) [%]	Vzul [km/]	Fassa peg max	iden- jel	Anz betro Geb	fener
	A To a see	von	bis				L _{den}	Lnight	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
	1	Marwitzer Str.	Adolph-Kol- ping-Platz	8.789	1,5/2,1	50	66,5	57,3	14	14
		Adolph-Kolping-Platz	Feldstraße	9.230	2,0/2,9	50	68,0	58,9	7	7
		Feldstraße	Forststraße	8.606	2,3/3,2	50	65,7	56,5	4	13
Lärmminderu potenziale	ungs-	Bestandsbeschreibung			Anmerkung	en				
Straßen- infrastruktur	Fahr bahn	2-streifig, Asphaltbelag teilweis • getrennte Geh- und Radwege		Benut-	 Abbiegefal Marwitzer S Querungsb stellen Längsparke ausgebaute Feldstraße b 	Straße un edarf au en am Fa e Buskap	d Fontan ch außerh hrbahnra s	estraße/ nalb der F nd, mark	Feldstraß Hauptquer iert	Э
	ben- anla- gen	zungspflicht Grünstreifen zwischen Parker	n und Radweg							
Unfallgescheh		2016: Verstärkt Unfälle an Einm Längsverkehr), erhöhte Radfah								hlich im
ÖPNV		Buslinien: 808, 809, 824, RegHaltestellen: Akazienweg, Add			Kaps und Wetterschutz				erechter i	Ausbau,
zung	Realnut-	FNP: Wohnbaufläche, gemisch B-Pan: 46			Wohnen, Ge					
Baustruktur de Wohnbebauu		Marwitzer Straße bis Heideweg lienhäuser (Blockbebauung) Heideweg bis Stauffenbergstra randbebauung			durchgängiIn zweiter Fbäude					sge-



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Maßnahmen

- Instandhaltung Fahrbahnoberfläche
 - Ausbau der Fahrbahn mit einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht (>3,0 dB(A)) im Rahmen des Straßenumbaus. Zuständig: Stadt Hennigsdorf.
- Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Verbreiterung der Gehwege auf ein Maß, dass sich Fußgänger problemlos begegnen können.
 - Ausbau von Querungsstellen auf der Strecke zwischen Akazienweg und Heideweg in Verlängerung zulaufender Fußwege.
 - Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Mischverkehr oder Schutzstreifen),
 ggf. unter Freigabe der Gehwege für Radfahrer.
- Lärmmindernde Straßenraumgestaltung
 - Beibehaltung Parkraumbewirtschaftung, Neuordnung der Parkstände und richtlinienkonformer Ausbau.
 - Abschnittsbildung der Fontanestraße durch (Grün-)gestalterische Mittel.

Erläuterung

Die Machbarkeitsstudie sieht einen grundhaften Ausbau mit einem veränderten Straßenquerschnitt vor. Die Umsetzung baulicher Maßnahmen aus dem LAP der 2. und 3. Runde erfolgt im Zuge der Baumaßnahme. Bis dahin sind nur straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmminderung sinnvoll.

2015 wurde von der Stadt Hennigsdorf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts für den Abschnitt der Belastungsachse beantragt und von der unteren Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Für die Fontanestraße befindet sich die im Lärmaktionsplan der 2. Runde beschlossene Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau. Die Wirkung des Umbaus ist bezüglich eines erneuten Antrags auf Tempo 30 zunächst abzuwarten.



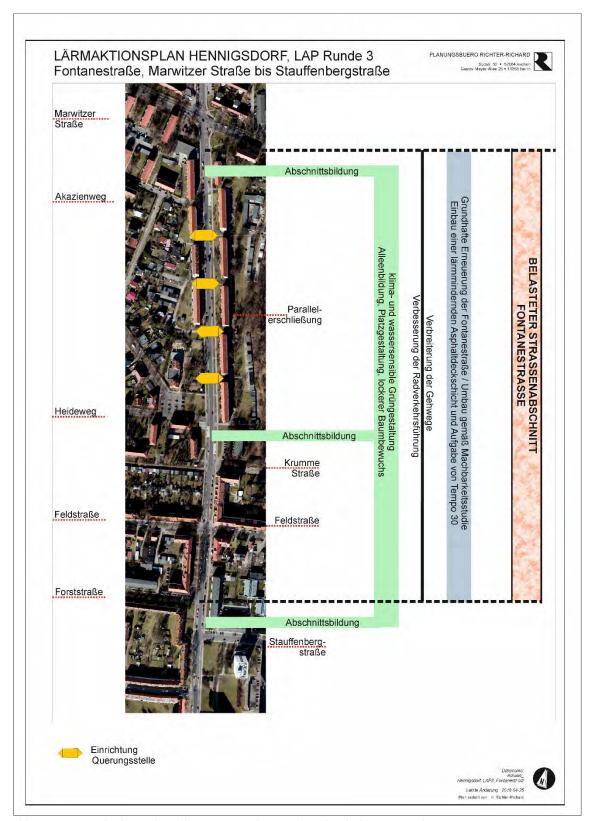


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

9.4 Schienenverkehr

Seit dem 1. Januar 2015 ist mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BlmSchG das Eisenbahn-Bundesamt in den Nicht-Ballungsräumen für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Es besteht damit keine Pflicht mehr für die Gemeinden, im Lärmaktionsplan die Schienenwege des Bundes zu behandeln.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Januar 2018 den Lärmaktionsplan Teil A veröffentlicht. Dieser kann ebenso wie der Pilot-Lärmaktionsplan (2015/2016) über die Links in der nachfolgenden Tabelle heruntergeladen werden: www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf. Der Teil B befindet sich in Arbeit.

Der vom EBA aufzustellende Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen. Das betrifft alle Maßnahme, für die die Kommune den Auslöser darstellt (z. B. heranrückende Bebauung), aber auch Maßnahmen, die die Kommune freiwillig umsetzen will und Maßnahmen mit kompensatorischer Wirkung in eigener Baulast. Diese können in den Lärmaktionsplan eingehen.

Solche Maßnahmen sind derzeit in der Stadt Hennigsdorf nicht vorgesehen.



Stadt Hennigsdorf - Lärmaktionsplan 3. Runde

9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärmminderung

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen eigenen Beitrag zur Lärmminderung leisten.

Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride oder Bike+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärmminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld und reduziert die Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen. Hupen, unnötiges Aufheulen des Motors oder im Winter den Motor warmlaufen lassen reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen. Leise Reifen sind zumeist nicht teurer als laute.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es macht also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärmminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen. Weiße Fahrzeuge werden übrigens gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden.

Die Bundesregierung will bis zum Jahr 2020 eine Million Elektro-Fahrzeuge am Markt platzieren. Es ist dann immer noch ein Nischenmarkt mit einem Marktanteil von 2 %. Ein solcher Anteil ist mit einer Minderung von 0,1 dB(A) bei 30 km/h nicht lärmrelevant.⁷ Die Wirkung von E-Fahrzeugen macht sich erst ab einem Marktanteil von etwa 20 % und nur bei Geschwindigkeiten bis maximal 40 km/h bemerkbar, da dann die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist dennoch ein Beitrag zur Lärmminderung.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärmminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.

⁷Umweltbundesamt, Kurzfristig kaum Lärmminderung durch Elektroautos, in: POSITION, Ausgabe vom 18. April 2013

10. Langfristige Strategie

Aus Kapitel 9. geht hervor, dass die im Maßnahmenkatalog für die Berliner Straße, Hauptstraße, Neuendorfstraße und Dorfstraße genannten lärmreduzierenden Maßnahmen nicht ausreichen, die Pegel unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) ganztags/ nachts zu senken. Eine Ursache liegt darin, dass wirkungsvolle Maßnahmen, wie die Einbringung einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht, kurzfristig nicht umgesetzt werden können.

Die Marwitzer Straße wurde aus dem Fördertopf "Planungs- und Bauprojekte, Landesstraßen – 100 Mio. Euro Programm – Maßnahmen 2015-2019" finanziert. Weitere Maßnahmen sind nicht geplant.

Damit ist erst langfristig mit einer grundlegenden Erneuerung der Fahrbahnen zu rechnen. Um die Sanierung der Fahrbahnen auf den Landesstraßen zu forcieren, wird sich die Stadt Hennigsdorf frühzeitig mit dem LS Brandenburg austauschen. Vordringlich ist die Deckschichterneuerung auf der Hauptstraße, da hier viele Menschen von Fassadenpegeln über 70/60 dB(A) betroffen sind.

Die Marwitzer Straße befindet sich derzeit in Bau, für die Fontanestraße wird derzeit eine Machbarkeitsstudie zum Umbau erstellt. Bevor für diese Straßen weitergehende Maßnahmen zum Lärmschutz untersucht werden, ist zunächst die Wirkung der Umbaumaßnahmen abzuwarten und im Lärmaktionsplan der 4. Runde zu bewerten.

Maßnahmen

- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -4 dB(A) bei 50 km/h auf der Berliner Straße zwischen Marwitzer Straße und Hauptstraße.
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -3 dB(A) bei 50 km/h auf der Achse Hauptstraße – Neuendorfstraße zwischen Berliner Straße und Peter-Behrens-Straße.
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -4 dB(A) bei 50 km/h vordringlich auf der Dorfstraße zwischen der Straße Zur Baumschule und Oberjägerweg und nachgeordnet im gesamten Verlauf der L 172 von der Havelkanal-Brücke bis zum südlichen Ortsausgang.

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb der Laufzeit des Lärmaktionsplans der 3. Runde bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmminderung 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.



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Maßnahmen

- Förderung Fußgänger- und Fahrradverkehr
 - Errichtung weiterer Querungsstellen.
 - Markierung von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerbedarfsampeln zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus querender Fußgänger, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen ändern:
 - FGÜ an der vorhandenen Mittelinsel Dorfstraße/ Ringpromenade,
 - FGÜ am vorhandenen Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Spandauer Landstraße/ Dorfstraße/ Oberjägerweg (Erschließung Bushaltestelle Oberjägerweg),
 - FGÜ an den vorhandenen Mittelinseln am Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße.

Zuständig: LS Brandenburg, Straßenverkehrsbehörde.

- Schließung weiterer Netzlücken im Radverkehrsnetz und Verbesserung des Komforts.
- Förderung ÖPNV
 - Tarifstruktur (Job-Ticket),
 - Erweiterung des ÖPNV-Systems, insbesondere in den Gewerbegebieten,
 - Erneuerung der Busflotten im Rahmen des Ersatzbedarfs und der Lieferbarkeit geeigneter Fahrzeuge durch E-Busse.
- Förderung SPNV
 - Abgestimmtes Maßnahmenpaket zu den Linien RB 55, RE 6 und S 25 mit Einbindung RE 6 nach Berlin, RB 20 nach Podsdam. Zuständig: Land Brandenburg.
- Mobilitätsmanagement
 - Car Sharing und Mitfahrbörse auf privatwirtschaftlicher Basis.
- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Auf Lärmminderung bezogene Dialog-Displays, die auch temporär an verschiedenen Standorten eingesetzt werden können,
 - laufende mobile Geschwindigkeitskontrollen.
- Lenkung Güterverkehr
 - Weitere Maßnahmen zur Lenkung des Güterverkehrs.
- Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Neubau L 20n und deren Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Hennigsdorf/ Velten an der A 111 (Entlastung Ortskern, Entlastung Marwitzer Straße). Zuständig: LS Brandenburg.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Hinweis: Wird nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens ergänzt.



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

11.2 Fördermöglichkeiten

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

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können über lärmbezogene Förderprogramme hinaus viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da die Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz, E-Mobilität). Das betrifft beispielsweise die Förderrichtlinie des MIL zur Förderung von Innovationen für den öffentlichen Nahverkehr im Land Brandenburg.



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 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.



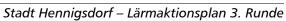
Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

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

Die erwarteten akustischen Auswirkungen der lärmmindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Eine Abschätzung der Anzahl der Betroffenen 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 Reduzierung der Anzahl der Betroffenen als Voraussetzung für eine Gesamtbilanz nicht möglich.



Anhang I Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

÷

Anhang I Stadt Hennigsdorf, Lärmaktionsplan 3. Runde – Allgemeine Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Bürger 1	16.04.2018	Unser Unverständnis, die Verkehrszahlen von 2012 zu nehmen, hatten wir in der Versammlung bereits geäußert. Sie gaben an, dass die Zahlung im Jahr 2015 aus verschiedenen Gründen nicht relevant sein kann. Den Argumenten konnten wir folgen. Unserer Meinung nach, wäre es jedoch besser gewesen, wenn zu den Zahlen aus 2012 eine Horhrechnung für 2015 entstanden wäre. Anhand der Einwohnerzahlen 2012 = 25,704 und 2015 = 26,264 ist schon zu sehen, dass es relevante Veränderungen gab. Auch die Bebauung der Gewerbegebiete hat sich innerhalb der Zeit sehr verändert.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen dem Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Daten die strategischen Larmwerten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen Fristen zur Fertigstellung des LAP nicht möglich gewesen. Grundsätzlich nicht minmt man die genannten Zahen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine solche Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht lärmrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anliegen nicht schlechter gestellt.	Eine Ånderung der strategischen Lärmkarten ist wegen der Erhöhung der Einwohnerzahl nicht er- forderlich.
		Des Weiteren möchlen wir um Prufung bilten, ob eine durchgehende Tempo 30-Zone von der Brücke Nieder Neuendorf bis zur Stadtgrenze beantragt werden kann. Wenn hierdurch eine Reduzierung um 2,4 Dezibel Lärm erreicht wird, ist das schon relevant. Leider ist durch das Stadtparlament die Umgehungsstraße aus der Planung genommen worden. Das bedeutet, dass der Verkehr sich nie reduzieren wird. Das ganze Geld für die Planung ist umsonst verausgabt worden. Und irgendwann dürfen auch die LKWs wieder fahren. Daher sollte die Tempo 30-Zone auch nicht an Tageszeiten gebunden sein, sondern generell gelten. Die LKWs der Deutschen Post fuhren vor allem in der Nacht. Eine ruhigere Verkehrsführung könnte zur Lärmminderung beitragen.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Vielleicht ist auch ein anderer Belag durch das Landesamt für Straßenwesen machbar.	Maßnahme im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 2	24.04.2018	Identifikation Belastungsachse Die Dorfstraße wurde nur zwischen "Zur Baumschule" und Triftweg als Belastungsachse identifiziert. Laut Entwurf LAP 3. Stufe wurde dies aus der 2. Stufe des LAP übernommen. Durch das Neubau- gebiet Uferpromenade hat sich die Situation aber deutlich verän- dert. Vermutlich wurde auch die Bewertung der geschätzten Per- sonen, die von Lärm betroffen sind, nicht mit den neuen Einwoh- nerzahlen und direkten Anlieger an der Dorfstraße vorgenommen. Daher ist eine Neubewertung unter Einbeziehung des Neubauge- bietes erforderlich.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen dem Landesamt ür Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Daten die strategischen Lärmkarten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen gesetzlichen Fristen zur Fertigstellung des LAP nicht möglich gewesen. der Grundsätzlich: Nimmt man die genannten Zahlen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine solche Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht lärmrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anlieger nicht schlechter gestellt.	Eine Änderung der strategischen Lärmkarten ist wegen der Erhöhung der Einwohnerzahl nicht er- forderlich.
		Ausweitung der Tempo 30 Zone bis zum nördlichen Ende der Dorfstraße im Bereich der Naturbadestelle. Dadurch könnte neben einer Entlastung der Anwohner eine Ver-	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm- schutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		minderung der Lärmbelastung in der ausgewiesenen bzw. vorgesehenen Ruhezone an der Havelpromenade erreicht werden. Eine Verbesserung der Sicherheit für die Badegäste der Badestelle und für die Anwohner, die in der Mehrzahl kleine Kinder haben, wäre ein weiterer positiver Effekt.	der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	
		Möglichkeit zur Errichtung von privaten passiven Lärmschutzmaßnahmen an der Dorfstraße Der städtebauliche Vertrag bezüglich des Neubaugebietes Uferpromenade sieht als Einfriedung der Grundstücke ausschließlich offene Zäune (Maschendrahtzaun oder Doppelstabmattenzaun) vor, die nicht zum passiven Lärmschutz der Gärten und Häuser geeignet sind. Wir schlagen vor, dass diesbezüglich Genehmigungen von Abweichungen von diesem Vertrag erteilt werden. Dadurch erhielten die Anwohner der Dorfstraße die Möglichkeit selbst Maßnahmen zu ergreifen, um die Lärmbelastung im Garten und im Haus zu reduzieren z. b. durch Errichtung von Lärmschutzzäunen.	Die gemäß Lärmschutzgutachten von Juni 2014 erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang der Dorfstraße wurden in den Baugenehmigungen beachtet. Die Festlegung über die Zaunart- und höhe entspricht dem Gestaltungswillen von Stadt, Investor und dem vertraglich vereinbarten Kaufgegenstand der Erwerber. Ziel dieser Festlegung ist es, noch restlich verbleibende Sichtbeziehungen zum See zu ermöglichen. Von der Möglichkeit von Befreiungen wurde und wird in den Vorgärtenbereichen für Einhausungen zu Abstellzwecken bereits maximal Gebrauch gemacht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ortsumgehung Nieder Neuendorf Die Entscheidung gegen eine Ortsumgehung Nieder Neuendorf sollte noch einmal neu bedacht werden. Gerade im Hinblick auf das Neubaugebiet Uferpromenade hat sich die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen deutlich erhöht. Zudem ist ein deutli- cher Anstieg des LKW Anteils und damit der Lärmbelastung nach der geplanten Sanierung der Neuendorfer Allee und erneuten Freigaben für Lkw zu erwarten. Wir schlagen daher vor, das Ver- fahren zur Enlscheidung über eine Ortsumgehung Nieder Neuen- dorf erneut aufzunehmen. Eine Bürgerbefragung der Einwohner von Nieder Neuendorf wäre eine Möglichkeit ein aktuelles Stim- mungsbild zu erhalten.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsna- hen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15. 10. 2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungs- straße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstra- ße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 3	26.04.2018	Da wir mit einem Kleinkind im Haushalt leben, ist es uns ein großes Anliegen, dass die Stadt Hennigsdorf unsere Besorgnis bzgl. des Lärmpegels und vor allem auch der Sicherheit der Kinder sehr ernst nimmt. Vor allem wenn es zu einem Ausbau der L172 kommt und das Lkw-Fahrverbot zukünftig wieder aufgehoben wird. Diese Maßnahme birgt ein sehr hohes Sicherheitsrisko für die hier wohnhaften Kinder. Ebenso wird der (schon sehr hohe) Lärmpegel noch mehr ansteigen. Eine denkbare Maßnahme wäre die Ausweitung der 30 km/h-Beschränkung möglichsit von der Nieder Neuendorfer Brücke bis zum Ortsausgang nach Spandau. Die geringere Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) reduziert den Verkehrslärm um rund 2,4 dB.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Terflorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme des LAP. Maßnahmen des LAP.
		Des Weiteren sollte man die 70er-Zone nach dem Ortsausgangs- schild Hennigsdorf ebenfalls reduzieren. Zum einen passieren immer häufiger Wildunfälle wegen zunehmendem Wildwechsel	Es handelt sich um eine freie Strecke ohne unmittelbar von Lärm Betroffene. Auch das Unfallaufkommen ist unauffällig. Unter die- sen Vorgaben ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		und zum anderen stellen die Motorradfahrer eine sehr starke Lärmbelästigung dar, wenn diese nach der 50er- Geschwindigkeitsbegrenzung Gas geben.	70 km/h bereits als reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit zu werten.	
		Eine weitere Maßnahme wäre eine möglichst ortsferne Umge- hungsstraße.	Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quelkorkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Naturund Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbereich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Búrger 4	25.04.2018	Erst am Wochenende musste ich feststellen, dass der Biltzer auf der Dorfstraße (Nähe Netto) eine richtige Maßnahme ist, um den Lärm wirksam zu reduzieren. Vielerorts muss man feststellen, dass ohne diese Maßnahmen, Verkehrsteilnehmer den Charakter der Stadt durch Verkehrstärm, z.T. sehr bewusstes Gas geben, massiv beeinträchtigen. Ich spreche mich für folgende Maßnahmen aus: Reduzierung der Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) in der Stadt/ Neuendorf.	Die grundsätzliche Ausweisung von Tempo 30 im Stadtgebiet sieht das deutsche Verkehrsrecht nicht vor. Bezogen auf Niedemeuendorf ist mit den derzeit vorliegenden Daten nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedenneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Ausbau einer ortsfernen Umgehungstraße insbesondere für Lkw.	Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quellverkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Naturund Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbereich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 5	29.04.2018	Die Ursache unseres Lärms ist der Straßenverkehr. Es müssen weniger Autos durch unseren Ortsteil (Nieder Neundorf) fahren. Vorschläge sind:		
		 Die Umgehungsstraße für die L172 wieder ernsthaft zu disku- tieren und unbedingt die Flächen dazu in den entsprechenden Plänen zu belassen und keinesfalls ohne öffentliche Diskussi- on herausnehmen und die Bürger vor vollendete Tatsache stellen. 	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014; "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		 Errichtung einer Lärmschutzwand am Ortsausgang Nieder Neuendorf Richtung Spandau, linke Straßenseite. Zur Lärmentlastung der Häuser Spandauer Landstraße 91,93,95. 	Die Bebauung wurde auf Grundlage des Vorhaben- und Erschlie- Bungsplanes durch einen Investor errichtet. Gegenstand war eine Einzäunung wie umgesetzt.	Gesprächsführung mit der Eigentümerschaft zur Anderung des Vorhaben- und Erschließungsplanes

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Nach der Brückensanierung keinesfalls wieder Schwerfast- verkehr zulassen.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lämschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanblücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedemeuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		 Oberjägerweg nach Spandau wieder öffnen. 	Der Oberjägerweg ist innerhalb der Gemarkung Hennigsdorf noch als Verkehrsfläche gemäß Einigungsvertrag gewidmet. Auf Berli- ner Territorium erfolgte bereits vor Grenzöffnung die förmliche Entwidmung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 6	26.04.2018	Ausweitung der 30 km/h-Beschränkung möglichst von der Brücke (nach Hennigsdorf) bis zum Ortsausgang nach Spandau. Die geringere Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) reduziert den Verkehrslärm um rund 2,4 dB.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen SIVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
Bürger 7	26.04.2018	Wenn es zu einem Ausbau der L172 kommt und das Lkw-Fahrverbot zukünftig wieder aufgehoben wird, birgt diese Maßnahme ein sehr hohes Sicherheitsrisiko für die hier wohnhaften Kinder, gerade wenn man (wie wir) am Ortsausgang wohnt, wo zugegebener Maßen die Geschwindigkeitsbegrenzungen ohnehin nicht sehr ernst genommen werden und es häufiger zu Unfällen kommt. Ebenso wird der (ohnehin schon sehr hohe) Lärmpegel noch mehr ansteigen. (unser Schlatzimmer und auch das Kinderzimmer zeigen Ortsausgang auf die Landstraße – was schon jetzt zu einer hohen Lärmbelästigung führt). Eine denkbare Maßnahme wäre die Ausweitung der 30 km/h-Beschränkung möglichst von der Nieder Neuendorfer Brücke bis zum Ortsausgang nach Spandau. Die geringere Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) reduziert den Verkehrslärm um rd. 2,4 dB.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgunden SIVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Des Weiteren sollte man die 70er-Zone nach dem Ortsausgangsschild Hennigsdorf ebenfalls reduzieren. Zum einen passieren immer häufiger Wildunfälle wegen zunehmendem Wildwechsel, der am Ortsausgang zementierte Geschwindigkeitsbegrenzer (Mittelinsel) ist schon mehrfach überfahren und damit schwer beschädigt worden (diverse Unfälle) und zum anderen stellen die Motorradfahrer eine sehr starke Lärmbelästigung dar, wenn diese nach der 50er-Geschwindigkeitsbegrenzung Gas geben.	Es handelt sich um eine freie Strecke ohne unmittelbar von Lärm Betroffene. Auch das Unfallaufkommen ist unauffällig. Unter diesen Vorgaben ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bereits als reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit zu werten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Auch kommt es schon heute zu teilweisen Durchfahrten von LKW, legal oder nicht, und dies stellt eine wirklich nicht zu unterschätzende ansteigende Lärmbelästigung dar, welche bei Hochfrequentierung in nicht erträglichem Maße steigen wird.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Eine weitere Maßnahme wäre eine möglichst ortsferne Umgehungsstraße, welche sicherstellt das Überlandverkehr nicht durch Wohngebiete geführt werden muss.	Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quelkorkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Naturund Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbereich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 8	27.04.2018	Ausweitung der Tempo 30-Zone von der Brücke der deutschsowjetischen Freundschaft bis zum Ortsausgang Richtung Spandau.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob eine Ausweifung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm- schutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Die Streichung der ursprünglich durch die Stadt Hennigsdorf ge- planten ortsnahen Umgehungsstraße L172n aus dem Flächennut- zungsplan der Stadt Hennigsdorf.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/z014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Generelles Durchfahrtsverbot für LKW durch den Ortskern Nieder Neuendorf, auch nach der Sanierung der L 712 (Nieder Neuendorfer Allee) auf der Spandauer Seite. Zumindest sollte ein LKW-Nachtfahrverbot für die Ortsdurchfahrt angestrebt werden.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschulzgründen SIVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedemeuendorfer Allee auf dem Terri- torium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll des- halb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszäh- lung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Fußgängerüberwege gemäß § 26 StVO für das sichere Überqueren der vielbefahrenen Landstraße.	Im LAP enthalten ist als kurz- bis mitteffristige Maßnahme die Maßnahmen "Querungsanlage Dorfstraße/ Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum, Havelaue). Zuständig: LS Brandenburg." Weitere Vorschläge für Fußgängerüberwege sind in der langfristigen Strategie des LAP enthalten. Bislang sind Anträge der Stadt zur Errichtung von Zebrastreifen	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			seitens der Verkehrsbehörde abgelehnt worden.	
		Einsatz von elektrobetriebenen Bussen zwecks Lärmreduzierung.	Die BVG, wie auch andere Verkehrsunternehmen, werden ihre Busflotten in den nächsten Jahren im Rahmen des Ersatzbedarfs und der Lieferbarkeit geeigneter Fahrzeuge Schritt für Schritt mit E-Bussen emeuern.	Aufnahme der Maßnahme in die strategischen Maßnahmen des LAP.
		Planung einer ortsfernen Umgehung für Hennigsdorff Schönwalde (z. B. Konzeptvorschlag zur ortsfernen Umgehungsstraße der BON e.V.).	Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quelkrekehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Naturund Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbereich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	30.04.2018	Die Option einer Umgehungsstraße für Nieder Neuendorf darf nicht aus dem Bebauungsplan genommen werden. Wir sind für den Bau einer Umgehungsstraße, vorrangig sind wir dabei für die ortsferne Umgehungsstraße. Dabei könnte man die genaue Trassenführung noch abwägen, ggf. auch unter Schonung von FFH-Gebieten. Es sollte dann die Aufnahme in die Bedarfsplanung des Landes angestrebt werden. Als einzige der dargestellten Maßnahmen, würde die Umgehungsstraße neben der Lärmreduktion auch zu einer Reduktion der Abgase und zu einer Erhöhung der Sicherheit für Kinder führen. Daher wäre diese Maßnahme zu favorisieren.	Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendor" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK." Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quellverkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden körnen. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Naturund Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbereich für Hennigsdorf darstellt, verbunden. Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lämschutzgründen SIVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedemeuendorfer Allee auf dem Terri-	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			torium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soil des- halb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszäh- lung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann. Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm- schutzgründen SIVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		mindestens bei dichter Besiedlung wie z.B. in Hone Waldfrüchte- Siedlung bis	der Havelkanalbrucke und der Straßenbaumashahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung	

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Ortsausgang Richtung Spandau erfolgen.	Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine verliefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	
		Die Belastungsachsen sind nicht ausreichend identifiziert worden, da es sich um Durchgangsverkehr handelt, ist eine Fokussierung auf den Bereich Baumschule bis Triftweg unzureichend. Wir sind für eine Erweiterung der Belastungsachse auf den gesamten Bereich der L172 vom Havelkanal bis zu Stadtgrenze in Richtung Berlin-Spandau.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen dem Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestelt. Das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestelt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Daten die strategischen Lärmkarten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen Fristen zur Ferfigstellung des LAP nicht möglich gewesen. Grundsätzlich. Nimmt man die genannen Zahlen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine soche Zunahme des Kfz-Verkehr ist nicht lämrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anlieger nicht schlechter gestellt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wichtig erscheinen Maßnahmen zur Lärmreduktion auch deshalb, weil der Verkehrsfluss auf der L172 von und nach Berlin-Spandau stetig zunimmt. Ein Grund dafür ist u.a., dass die neuen Wohnsied- lungen bei dem REWE Richtung Spandau in den nächsten Jahren bezugsfertig werden. Broschüren der Immobilienmakler werben u.a. auch mit dem günstigen Anschluss der Siedlung über die L. 172 (durch Nieder Neuendorf hindurch) zur Autobahn. Zu berücksichtigen ist auch, dass durch die vielen neu angesiedelten Bewohner entlang der L172 (NCC- Neubauten, Schulzesiedlung, Siedlung am See), die auch in großem Maße Kinder haben, der Bedarf an lärmmindernden und Sicherheit erhöhenden Maß- nahmen wie oben dargestellt, gestiegen ist.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstält für Straßenwesen dem Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Dalen die strategischen Lärmkarten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen Fristen zur Fertigstellung des LAP nicht möglich gewesen. Grundsätzlich. Nimmt man die genannten Zahlen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine solche Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht lärmrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anlieger nicht schlechter gestellt. Im Rahmen der B-Planverfahren entlang der L 172 wurden Schallschutzgutachten erstellt, deren Empfehlungen in die Festsetzungen der B-Pläne eingegangen sind. Damit werden nicht nur die Werte der Lärmsanierung, sondern auch die Einhaltung der Werte der viel strengeren Werte der Lärmvorsorge eingehalten.	Eine Änderung der strategischen Lärmkarten ist wegen der Erhöhung der Einwohnerzahl nicht er- forderlich.
		Die Uferpromenade stellt ein Naherholungsbereich für gesamt Hennigsdorf dar und diese Funktion ist durch Lärm gefährdet. Der Uferbereich ist Landschaftsschutzgebiet und eine Hauptverkehrs- achse in direkter Nähe ist dafür nachleilig.	Der Schutz der Erholungsfunktion durch lärmmindernde Maßnahmen wäre wünschenswert. Das Instrument des Lärmaktionsplans sieht jedoch solche Maßnahmen nicht vor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 10	29.04.2018	Die momentane Verkehrsentwicklung ist in nicht mehr hinnehmbar. Als wir vor 2 Jahren hier her zogen führ der 136er Bus alle Slunde und der Autoverkehr war recht beschränkt. Durch die in letzter Zeit massive Zunahme an Wohnraum in der Gegend ist der Straßenverkehr massiv angestiegen. Der Bus ist anhand von Vibrationen und Lärm stark im Haus wahrzunehmen und ist sehr lästig. Ab 6:00 Uhr morgens ist es nicht möglich mit angeklappten Fenster zu schlafen ohne das Gefühl zu bekommen, dass man an der Auto-	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme hahn schläft. Die Zunahme der Abnase ist ehenfalls stark wahrzu.	Abwägung Ind in diesem Zune die hisher darnestallie ortsnahe I Imnehings.	Maßnahme
		bann schialt. Die Zuhlannte der Augase his berlinahs stank wann zu nehmen. Die Luftqualität hat sich rapide verschlechtert und ist nicht mehr lange so hinnehmbar. Unsere Tochter hat aufgrund des starken Lärms bereits Schlafprobleme. Ich möchte Sie darum bitten, Optionen zu prüfen den Lärm zu minimieren. Die Umgehungsstraße von Nieder Neuendorf ist daher in nicht aus dem Bebauungsplan zu entfernen.	und in desem zuge die bisher dangestellte unsprantigs- straße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstra- ße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	
	29.04.2018	Wir wohnen direkt an der Spandauer Landstraße und haben in den letzten Jahren einen starken Anstieg der Nutzung dieser Straße verzeichnen können. Dadurch werden die Anwohner sowohl vom Lärm als auch Abgasen stark geschädigt. Zeitweise ist es nicht möglich die Straße zu überqueren. Der Verkehr wird von Jahr zu Jahr mehr. Aus den genannten Gründen muss unbedingt eine Umgehungsstraße für Nieder Neuendorf in Betracht gezogen werden, die Option darf nicht aus dem Bebauungsplan genommen werden	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstrades INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
	29.04.2018	Die Wohn- und Lebensqualität verschlechtert sich stetig. Das Eigentum wird durch die lange Dauer von Entscheidungsprozessen entwertet. Zur Verbesserung der Lebensqualität schlage ich vor: Die Planung der Umgehungsstraße für die L172 wieder zu beleben. Vor allem aktiv durch Unterstützung des Bürgermeisters, der ja gegen Ungerechtigkeit ist. Unbedingt die Flächen für die Umgehungsstraße in den Plänen weiterhin vorzuhalten und nicht aus der Planung herauszunehmen. Wir haben eine extreme Lärmbelästigung in der Spandauer Landstraße	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauffragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		 Größeren LKWs die Durchfahrt zu untersagen bzw. besser zu kontrollieren, dass das Verbot eingehalten wird. Keinesfalls nach Beendigung der Brückenbauarbeiten die Durchfahrt für LKW wieder gestatten, die Straße Spandauer Landstraße ist von Spandau kommend bis zur Waldmeisterstraße wiel zu eng, hat auch keinen Mittelstreifen. Die LKW zerfahren die Seitenbegrenzung der Straße, sieht man heute obwohl ja eigentlich nur Busse und kleinere LKW fahren und dadurch kommt es zu Erschütterungen der Häuser und Rissbildung. 	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedemeuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		 Im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt Niederneundorf eine 30iger Zone einrichten. 	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm- schutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	
		 Die Reglementierung der Höhen der Zäune, Pflanzen und Mauern, die die Hauseigentümer zum Lärmschutz einsetzen, unbedingt überdenken. 	Bei den Bebauungsplänen wurden die Belange des Lärmschutzes im Rahmen von Gutachten und daraus resultierenden Festsetzungen beachtet. Die Festlegung über die Zaunart- und höhe entspricht dem Gestaltungswillen von Stadt, und dem vertraglich vereinbarten Kaufgegenstand der Erwerber. Ziel dieser Festlegung ist es, noch restlich verbleibende Sichtbeziehungen zum See zu ermöglichen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		 Den Oberjägerweg wieder in Richtung Spandau/ Schönwalde öffnen, das würde auch eine richtige Entlastung bringen. 	Der Oberjägerweg ist innerhalb der Gemarkung Hennigsdorf noch als Verkehrsfläche gemäß Einigungsvertrag gewidmet. Auf Berliner Territorium erfolgte bereits vor Grenzöffnung die förmliche Entwidmung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 13	27.04.2018	Wiederaufnahme des Projekts "ortsnahe Umgehung Nieder Neuendorf" in die mittelfristige Verkehrsplanung der Stadt Hennigsdorf und des Landes Brandenburg. Begründung: Aufgrund der gewachsenen Struktur entlang der aktuellen Ortsdurchfahrt lassen sich bauliche Maßnahmen zur Lärmminderung nur sehr begrenzt umsetzen. Der Bau von Larmschutzwänden könnte nur auf Privatinitiative der Grundstückseigentimer erfolgen und würde das Dorfbild nachhaltig verschandeln. Demgegenüber erlaubt eine ortsnahe Umgehung die Nutzung neuester Technologien und Verfahren der Lärmminderung zum Nutzen aller Bewohner Nieder Neuendorfs. Darüber hinaus erfordert der massive Zuzug gerade junger Familien nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes, sondem auch zum Zwecke der Verkehrssicherheit die radikale Beschränkung des Durchgangsverkehrs, insbesondere, um die jüngsten Verkehrsteilnehmer effektiv zu schutzen.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße aut steichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße aut Kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchgängige Beschränkung auf "Tempo 30" zwischen südlichem Ortseingang Hennigsdorf/Nieder Neuendorf und der Kanalbrücke. Begründung: Aufgrund der nur abschnittsweise eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werden viele Auto- und insbesondere Motorradfahrer an deren Ausgängen dazu verleitet, zu beschleunigen, was zu einer erheblichen Lämmehrbelastung führt. Dies lässt sich besonders vor dem Dreieck Oberjägerweg, Spandauer Landstraße, Dorfstraße regelmäßig beobachten.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä- ren, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Läm- schutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Dauerhafter Ausschluss des Lastkraftverkehrs aus Nieder Neuendorf. Begründung: Die aktuelle - lämmindernde - Regelung basiert nicht auf Konzepten zum Schutz der Anwohner, sondern ist lediglich der angespannten Haushaltssituation des Landes Berlin zuzuschreiben, welches sich nicht in der Lage sieht, die Landesstraße im Berliner Abschnitt zeitgemäß zu erneuem. Zum Schutz der	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niedemeuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszäh-	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Bürgerinnen und Bürger in Nieder Neuendorf muss diese Maß- nahme daher dauerhaft festgeschrieben werden.	lung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	
Bürger 14	27.04.2018	Den immens zunehmenden Motorrad-Verkehrslärmemissionen, die den örtlich vorhandenen "normalen" Lärmpegel weit übersteigen, ist entgegenzutreten. Offensichtlich werden technische Grenzwertvorgaben des Lärmschutzes schon bei der Produktion und demzufolge auch bei der Zulassung und Kontrolle der Motorräder nicht eingehalten.	Für den fließenden Verkehr ist die Polizei zuständig, für den ruhenden Verkehr das Ordnungsamt. Das Ordnungsamt ist nicht befugt, in den fließenden Verkehr einzugreifen. Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktionsplanung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lärmprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Gleichermaßen ist bestimmten PKW-Typen zu begegnen, die als Exklusiv-Fahrzeuge brausend durch die Gegenden toben und mit den alles überschallenden Lärmemissionen auf sich aufmerksam machen wollen. Es stellt sich die Frage wie so etwas eine amtliche Zulassung für den Straßenverkehr erhalten konnte und weshalb dies von der Politik weiter hingenommen wird. Die Gemeinde sollte ihre Verpflichtungen zum Lärmaktionsplan hierfür wahrnehmen. Vorstellbar wäre deshalb die ordnungsamtliche Kennzeichenaufnahme lärmextremer Verkehrsmittel zur Anzeige bei der Polizei, die dann eine entsprechende motor- bzw. abgaslärmbezogene Hauptuntersuchung nach Bundesimmissionsschutzgesetz anordnen müsste.	Für den fließenden Verkehr ist die Polizei zuständig, für den ruhenden Verkehr das Ordnungsamt. Das Ordnungsamt ist nicht befugt, in den fließenden Verkehr einzugreifen. Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktionsplanung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lämprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Nicht mehr hinnehmbar sind die in den letzten Jahren angewachsenen und sich nun schon gesundheitlich niederschlagenden Lärmemissionen durch die eklatante Aufstockung der Alarmsignale von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren, der Notrettungsdienste und der Polizei. Sicherlich ist die schockierende Erhöhung des Lärminveaus der Warnsignale von Feuerwehr- und Notrettungsfahrzeugen in Verbindung mit dem deutlichen, jeden Menschen überwältigenden Ausweiten des Lärmspektrums der Warnsignale wenn überhaupt- nur einseitig geprüft und eingeführt worden. Die Anhebung der Lärmpegel dürfte nicht darauf basieren müssen, dass andere Verkehrsteilnehmer zu Lasten der Anwohner wegen ihrer "lärmgedämmten" Fahrzeuge, wegen ihrer lauten Fahrzeugradios oder wegen ihrer Musik- oder Handy-Ohrstöpsel sicherer vom Alarmsignal erreicht werden sollen. Letzteres verlangt nach einem ordnungsrechtlichen Vorgehen.	Für den fließenden Verkehr ist die Polizei zuständig, für den ruhenden Verkehr das Ordnungsamt. Das Ordnungsamt ist nicht befugt, in den fließenden Verkehr einzugreifen. Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktionsplanung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lärmprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Das Unterbinden des immens lauten Betreibens von Fahrzeugradios, die die Lärmemissionen aller im Umfeld fahrenden oder aller in der Ampeirotphase stehenden Verkehrsmittel nicht nur deutlich, sondern sehr kräftig überschallen, wäre eine weitere Aufgabe, die die Gemeinde als Verantwortungsträger für die Lärmminderung in den Lärmaktionsplan aufnehmen sollte. Da der Stadt offensichtlich keine planerischen Lärmminderungsmaßnahmen möglich sind, sollte sie ihrer Verantwortung als Ordnungsbehörde nachkommen. Hierzu zählt das Vorgehen gegen das immens laute Schallen von Fahrzeugradios. Auch wenn die Ordnungsgeldeinnahmen geringer	Für den fließenden Verkehr ist die Polizei zuständig, für den ruhenden Verkehr das Ordnungsamt. Das Ordnungsamt ist nicht befugt, in den fließenden Verkehr einzugreifen. Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktionsplanung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lärmprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		sein würden als beim "Parkknöllchen", sollten diese Verstöße gegen den Lärmschutz geahndet werden. Auch das Aufnehmen der Kennzeichen und das dagegen Vorgehen würden zu den Aktionen im Lärmminderungsplan gehören.		
		Begründung: Wie die Veranstaltung am 11.04.20 18 mit den Fragen und Hinweisen lärmbeeinträchtigter Anwohner und Bürger deutlich machte, entsprechen die Anordnungen der Richtlinien mit den Vorgaben rechnerischer Lärmwerte ohne jegliche Berücksichtigung der realistischen örtlichen Verhältnisse nicht mehr den aktuell en Bedingungen für eine notwendige tatsächliche Verkehrslärmminderungsplanung.	Die vom LfU zur Verfügung gestellten Lärmkarten entsprechen den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmberechnung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durch den politisch angestrebten Ausschluss jeglicher Ortsumgehungsstraßen können aus planerischer Sicht keine Maßnahmenmölichkeiten mehr gesehen werden, die die äquivalente Lämbelästigung der Bürger in der Ortslage von Hennigsdorf wahrnehmbar senken könnten. Zudem wachsen mit Bevölkerungs- und Wirtschaftsanstieg die Ziel- und Quellverkehre.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Erledigt wurden gleich in den ersten Jahren der Lärmminderungsaktionen die Straßenumbauten von Pflaster- und Schlaglochdeckenstraßen auf neuen lärmmindernden Asphalt. Hinzu kam die Herausnahme von Verkehrsanteilen aus Wohnbereichen durch die Verlegung des Haupterschließungsverkehrs auf die ohnehin schon überlasteten Durchgangsstraßen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Parallel dazu vollzog sich in den letzlen 20 bis 25 Jahren in der Fahrzeugindustrie eine spürbare technische Anpassung zur Reduzierung der Fahrzeuglärmemissionen, was nicht zu 100 % alle, aber Großmengen an Pkw fast alle Busse des ÖPNV sowie auch sehr viele Lkw-Typen befraf.	Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktions- planung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lärmprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Allerdings können für Fußgänger notwendige Ampel-, Zebrastreifen- und Mittelinseln mit Ouerungshilfe keinerlei Lämreduzierung bringen, wenn sie nicht gleichzeitig durch die Unterbrechungen des Verkehrsflusses zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs führen können. Das gibt es aber in Hennigsdorf kaum oder gar nicht, da es keine Umgehungsstraßen gibt und auch keine geben soll. Also führt jede Ampel nicht zur Minderung, sondern zur Steigerung des Verkehrslärms durch Bremsen und Gas geben bei jedem Halt, was aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit hingenommen werden muss, und nur durch mögliche Nachtabschaltungen reduziert werden kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Gleiches trifft auf Tempo 30-Straßenabschnitte zu, die aus Sicherheitsgründen sehr notwendig sind. Allerdings ist auch hier die rechnerische Lämminderung um etwa 3 % gar nicht spürbar, da sich die Verkehrszeit jedes Fahrzeuges fast verdoppelt und der wechselnde Verkehrsfluss den Fahrzeuglärm sowohl an der Zoneneinfahrt als auch an Zonenausfahrt deutlich erhöht. Damit können Tempo 30-Abschnitte nicht als wirklich effektive, sondern nur als solche deklarierten Maßnahmen der Lärmminderung im Rahmen eines Lärmaktionsplanes gesehen werden.	Es handelt sich bei den Lärmkarten nicht um Durchfahrtpegel sondem um Mittelungspegel. Die Wirkung von Tempo 30 ist vielfach nachgewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Anhang II.1 Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Anhang II.2 Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) "Umgebungslärm" unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) "gesundheitsschädliche Auswirkungen" negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) "Belästigung" den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) "Lärmindex" eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) "Bewertung" jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) "L_{den}" (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) "L_{day}" (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) "Levening" (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) "L_{night}" (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) "Dosis-Wirkung-Relation" den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) "Ballungsraum" einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) "ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum" ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

- 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 Lärmindexes 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 Lärmindexes 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 Lärmminderung;
- 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

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.

Anhang IV Wirkung von Lärmminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen stammen aus einem Forschungsvorhaben aus dem Jahr 2010⁸. Nicht alle Angaben entsprechen deshalb dem aktuellen Stand der Technik. Die Tabelle ist aber dennoch geeignet, einen Überblick zu bieten, welches Maßnahmenspektrum zur Lärmminderung geeignet ist und mit welcher Pegelminderung in etwa gerechnet werden kann.

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele				
Förderung des Umweltverbundes								
 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung Nutzungsmischung Förderung Umweltverbund Förderung multimodaler Verkehre Beschränkung des Kfz-Verkehrs Mobilitätsmanagement Öffentlichkeitsarbeit Förderung stadtverträg	Substitution von Kfz-Fahrten durch Fahrten im Um- wellverbund	 Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) Verkehrsmenge -90% -> -10 dB(A) 	■ langfristig	 Anteil Umweltverbund am Modal-Split Durchschnitt Deutschland West: 44% [1] Anteil Umweltverbund am Modal-Split Freiburg: 61% [1] Anteil Umweltverbund am Modal-Split Zürich: 72% [1] 				
 Förderung Schienengüterverkehr Gleisanschlussverkehr dezentrale Güterverkehrszentren Stadt-Logistik 	Reduktion des Straßengüterver- kehrs (und damit des SV-Anteils) durch Verlagerung auf andere Ver- kehrsmittel sowie Bündelung der Fahrten	 Abnahme SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) Reduktion SV-Anteil (Stadtstraßen) von 10 auf 1% -> -3 dB(A) Faustformel: Die Reduktion einer Lkw-Fahrt entspricht der Minderung um ca. 20 Pkw-Fahrten 	■ mittel- bis langfristig	Minderungspotenzial des Vor- beifahrtpegels von Nutzfahr- zeugen 5-6 dB(A) [2]				

Verminderung von Lärmemissionen

М	aßnahme	Wirkung	Mi	inderung	Zε	Zeitrahmen Beispiele		eispiele
V	Verlangsamung des Kfz-Verkehrs							
-	Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen Öffentlichkeitsarbeit	 Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindig- keit 		Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) Reduktion von 50 auf 30 km/h-> -2,4 dB(A) Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um	-	kurz- bis mittelfristig	•	Vielzahl im gesamten Bundes- gebiet

Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele
		bauliche Maßnahmen entspricht, Reduktion von 40 auf 30 km/h -> -1,2 dB(A)		
Verstetigung des Verke	ehrsflusses			
 Signalsteuerung ("Grüne Welle") Straßenum- und -rückbau Ausbau von ausreichend dimensionierten Parkstreifen Umgestaltung von Knotenpunkten Kreisverkehrsplatz anstatt LSA-gesteuerter Knotenpunkt gesonderte Linksabbiegefahrstreifen oder Verbot des Linksabbiegens 	 Unnötige Be- schleunigungs- und Verzöge- rungsvorgänge werden vermieden 	 Reduktion um -2 bis -3 dB(A) Reduktion um - 0,5 dB(A) bei Kreisverkehrsplatz anstatt Knotenpunkt [6] 	■ mittel- bis langfristig	 Vielzahl von Beispielen im ge- samten Bundesgebiet
Leise Fahrbahnbeläge				
 Sanierung schadhafte Fahrbahndecke Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Pflasterbeläge Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt Einsatz lärmoptimierter Asphaltbeläge 	Reduzierung der Reifen-Fahrbahngeräusche	 konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke ->-0,5 bis -1,5 dB(A) Split-Mastix-Belag (SMA) gegenüber Asphaltbeton ->-2 bis -3 dB(A) dichte Oberfläche: bei Pkw -> -2 bis -4 dB(A), Lkw -> -2 dB(A) [4] Porous Mastix Asphalt (PMA) gegenüber Asphaltbeton -5 dB(A) [3] offenporige Deckschicht >50 km/h: Pkw-> -6 bis -8 dB(A), Lkw -> -4 bis -5 dB(A) [4] semidichte Beläge AC MR 4/8 gegenüber Asphaltbeton -> -3 dB(A) Ersatz Asphaltbeton-durch "Düsseldorfer Asphalt" < 50 km/h bis zu -3,5 dB(A) Gummiasphalt, erst teilweise erprobt, -6 bis -7 dB(A) unebenes Pflaster von 50 auf 30 km/h -> -3 dB(A) Ersatz unebenes Pflaster durch SMA bei 50 km/h -> -3 bis 	• kurz- bis mittelfristig	 Augsburg: zweilagiger offenporigen Flüsterasphalt bei 50-70 km/h -> -5 dB(A) [5] Düsseldorfer Asphalt: in VIE-LEN Städten zwischenzeitlich Standardbauweise Gummiasphalt: Schwerin und Österreich



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele				
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren								
 Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßengestaltung steuernde und lenkende Maßnahmen Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen Rück-/Umbau von Straßen 	 Verlagerung auf weniger empfindli- che Straße, Bün- delung auf Haupt- verkehrsstraßen 	 Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A) 	 langfristig 	■ In fast jeder Stadt zu finden				
 Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen Vorzugsrouten Lenkung des Lkw-Verkehrs 	Räumliche und/o- der zeitliche Verla- gerung des Güter- verkehrs (Redu- zierung SV-Anteil) auf weniger emp- findliche Straßen	 Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 %-> -5,1 dB(A) Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A) 	 kurz- bis mittelfristig 	■ In fast jeder Stadt zu finden				

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele				
Schallabschirmung								
 Wände, Wälle, Lärmschutz- bebauung, Troglagen, Tun- nel, Einhausungen 	Abschirmung in der Schallausbreitung	 Einhausungen/ Tunnel Beseitigung der Lärmquelle Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3] 	 langfristig 	Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbau- formen zu finden				
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort								
 Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rück- bau überbreiter Straßen, An- legen von Schutz-, Park- o- der Grünstreifen 	Vergrößerung des Abstandes zwi- schen Geräusch- quelle und Immis- sionsort	 Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A) 	■ langfristig	■ Überall zu finden				
Schalldämmung von Außenbauteilen								
 Schallschutzfenster, ge- dämmte Belüftung, ge- dämmte Rollladenkästen usw. 	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	Schallschutzfenster- klasse 1 -> Schall- dämmmaß -25 bis - 29 dB(A) bis Schall- schutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A))	 kurz- bis mittelfristig 	Überall zu finden				
 Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengän- gen 	 Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile; 	Je nach Bautyp ->-5 bis -15 dB(A)	mittel- bis langfristig	■ Überall zu finden				

Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitrahmen	Beispiele			
	keine Minderung des Außenpegels						
Absorbierende Fassaden	 Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade 	■ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	 mittel- bis langfristig 	■ Immer häufiger zu finden			
Jmbau/Neubau von Gebäuden							
Qualifizierter Grundriss	 Bauliche Verände- rungen am Ge- bäude (empfindli- che Räume zur lärmabgewandten Seite) 	 Durch Selbstabschirmungmindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	 mittel- bis langfristig 	■ Immer häufiger zu finden			
 Vorbauten, Pufferzonen Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände 	 Neue Gebäude als Lärmschirm 	 Durch Selbstabschir- mung-> mindestens - 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	 mittel- bis langfristig 	■ Immer häufiger zu finden			
Bauleitplanung				•			
 Veränderung der Baustruktur durch Festsetzungen im Be- bauungsplan 	Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	 Durch Selbstabschirmung-> mindestens - 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A) 	 langfristig 	■ Immer häufiger eingesetzt			
 Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennut- zungsplan/Bebauungsplan 	 Nutzungsänderung hin zu einer un- empfindlicheren Nutzung Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen 	 Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 Auflösung des Lärm- konflikts 	 langfristig 	■ Häufig eingesetzt			

Quellen

- [1] Kretschmer; Leise in die Zukunft, Vortrag Symposium: Weniger Verkehrslärm trotz Wachstum, Berlin 2004
- [2] Spessert, Bruno; Möglichkeiten zur Reduktion des Straßenverkehrslärms Rückblick, Stand der Technik und Ausblick; in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004
- [3] Landesbetrieb Straßenbau NRW
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft; Handbuch Umgebungslärm Minderung und Ruhevorsorge; 2007
- [5] Bayrische Staatskanzlei; Pressemitteilung- Lärmreduzierung im Straßenverkehr, 2003
- [6] Papenfus, T., Fiebig, A., Genuit, K.: Akustische Auswirkungen von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 1053, Bonn 2011