



## Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)

Abschlussbericht

**SVU**Dresden

**Titel:** Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow  
Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)

**Auftraggeber:** Stadt Teltow  
Sachgebiet Stadtentwicklung / Bauordnung

**Auftragnehmer:** SVU Dresden  
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger  
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden  
Fon: 0351-422 11 96,  
Fax: 0351-422 11 98  
Mail: [info@svu-dresden.de](mailto:info@svu-dresden.de)  
Web: [www.svu-dresden.de](http://www.svu-dresden.de)

**Verfasser:** Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld  
Dipl.-Ing. Marcus Schumann

**Stand:** 10. August 2018

# Inhalt

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>8</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>9</b>
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.2 Zuständigkeiten	12
1.3 Verfahrensweise	13
1.4 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit	13
<b>2 Bestands- und Sachstandsanalyse</b>	<b>15</b>
2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen	15
2.1.1 <i>Stadt- und Siedlungsstruktur</i>	15
2.1.2 <i>Verkehrsnetzstruktur</i>	15
2.1.3 <i>Bestandsituation im Umweltverbund</i>	17
2.1.4 <i>Mobilitätsverhalten im Bestand</i>	20
2.1.5 <i>Fahrbahnoberflächenzustand</i>	21
2.1.6 <i>Unfallsituation</i>	21
2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung	23
2.2.1 <i>Systematik</i>	23
2.2.2 <i>Plausibilitätsprüfung der Lärmkartierung / Vergleich mit der Kartierung 2012</i>	24
2.2.3 <i>Immissionsbelastungen / Betroffenheiten - Straßenverkehr</i>	25
2.2.4 <i>Hauptproblem und Konfliktbereiche - Straßenverkehr</i>	27
2.2.5 <i>Immissionsbelastungen / Betroffenheiten - Schienenverkehr</i>	31
2.3 Vorhandene Planungen	33
2.4 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan 2013	36
2.5 Weitere realisierte Maßnahmen mit Lärminderungseffekt	38
<b>3 Lärminderungspotentiale</b>	<b>39</b>
<b>4 Zielstellungen und Thesen zur Lärminderung</b>	<b>41</b>
<b>5 Ruhige Gebiete</b>	<b>43</b>
<b>6 Maßnahmenkonzept</b>	<b>47</b>
6.1 Maßnahmenkonzept Betroffenheitsschwerpunkte	47
6.1.1 <i>Geschwindigkeitsbeschränkungen</i>	47
6.1.2 <i>Maßnahmen zur Sicherung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus</i>	50
6.1.3 <i>Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehr</i>	55
6.1.4 <i>Optimierung der Radverkehrsführung</i>	56
6.1.5 <i>Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr</i>	56

6.1.6	<i>Abschirmung / Seitenraumgestaltung</i>	58
6.2	Integrierte Lärminderungsstrategie	59
6.3	Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche	62
<b>7</b>	<b>Lärminderungswirkung</b>	<b>63</b>
7.1	Vorgehensweise	63
7.2	Immissionsbelastungen und Betroffenheiten	63
<b>8</b>	<b>Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung</b>	<b>66</b>
<b>9</b>	<b>TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>71</b>
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung / Fazit</b>	<b>72</b>
<b>11</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>73</b>

## Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	ÜBERSICHTSPLAN VERKEHRSNETZ- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR .....	16
ABB. 2	ENTFERNUNGSISOCHRONEN (AUSGANGSPUNKT MARKTPLATZ TELTOW) .....	18
ABB. 3	ATTRAKTIVE RADVERKEHRSFÜHRUNGEN IM STADTGEBIET .....	19
ABB. 4	ZU SCHMALE BZW. KONFLIKTTRÄCHTIGE RADVERKEHRSFÜHRUNGEN IM STADTGEBIET .....	19
ABB. 5	RADABSTELLSITUATION S-BAHNHOF „TELLOW STADT“ .....	19
ABB. 6	POSITIVE BEISPIELE QUERUNGSBEDINGUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR.....	20
ABB. 7	MODAL-SPLIT KLEINMACHNOW / STAHNSDORF / TELLOW (TU DRESDEN, 2013) .....	21
ABB. 8	VERTEILUNG DER UNFALLTYPEN (PI POTSDAM, 2014, 2015, 2016).....	22
ABB. 9	LÄRMKARTIERUNG TELLOW NACHTS ( $L_{NIGHT}$ ).....	23
ABB. 10	STRAßENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER $L_{NIGHT}$ (AKTUALISIERT) .....	26
ABB. 11	STRAßENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER $L_{DEN}$ (AKTUALISIERT) .....	26
ABB. 12	BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS, PEGELKLASSEN $L_{NIGHT} > 45 \text{ dB(A)}$ .....	28
ABB. 13	BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS, $LKZ_{NIGHT}$ BEZUGSGRÖßE $> 45 \text{ dB(A)}$ .....	29
ABB. 14	LÄRMSENSIBLE EINRICHTUNGEN.....	30
ABB. 15	SCHIENENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER $L_{NIGHT}$ .....	32
ABB. 16	SCHIENENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER $L_{DEN}$ .....	32
ABB. 17	BEISPIELE WEITERER REALISierterer MAßNAHMEN MIT LÄRMMINDERUNGSEFFEKTEN.....	38
ABB. 18	POTENZIELL RUHIGE GEBIET IM BEREICH DER STADT TELLOW .....	46
ABB. 19	PRÜFBEDARF FÜR EINE ABSENKUNG DER ZULÄSSIGEN GESCHWINDIGKEIT.....	48
ABB. 20	FOTOMONTAGE KNOTENPUNKTZUFAHRT RUHLSDORFER PLATZ .....	52
ABB. 21	BEISPIELE ORTSEINGANGSGESTALTUNG MIT FAHRSTREIFENVERSATZ .....	54
ABB. 22	FOTOMONTAGE VERDICHTUNG STRAßENRAUMBEGRÜNUNG MAHLOWER-STRASSE..	55
ABB. 23	BEISPIELE GEHWEGÜBERFAHRT .....	57
ABB. 24	BESTANDSSITUATION MAHLOWER STRASSE .....	58
ABB. 25	BEISPIELE FÜR EINE ABSCHIRMUNG DURCH BEPFLANZUNG BZW. GESTALTUNGSELEMENTE.....	58
ABB. 26	BETROFFENE BEWOHNER GANZTAGS $L_{DEN}$ NACH UMSETZUNG DES KONZEPTES .....	65
ABB. 27	BETROFFENE BEWOHNER NACHTS $L_{NIGHT}$ NACH UMSETZUNG DES KONZEPTES.....	65

## Tabellenverzeichnis

TAB. 1	ÜBERSICHT ZU DEN LÄRMGRENZ-, RICHT- UND ORIENTIERUNGSWERTEN .....	10
TAB. 2	UBA-EMPFEHLUNG FÜR AUSLÖSESCHELLWERTE BEI DER LÄRMAKTIONSPLANUNG .....	11
TAB. 3	PROBLEMBEREICHE STRAßENLÄRM - NACHTS (BETROFFENE, LÄRMKENNZIFFERN) ..	27
TAB. 4	UMSETZUNGSSTAND DER MAßNAHMEN DES LÄRMAKTIONSPLANES 2013 .....	37
TAB. 5	LÄRMMINDERUNGSPOTENZIALE VERSCHIEDENER MAßNAHMENANSÄTZE .....	40
TAB. 6	KRITERIEN FÜR DIE ABGRENZUNG POTENZIELL RUHIGER GEBIETE.....	44
TAB. 7	POTENZIELLE FAHRZEITVERLUSTE DURCH DIE GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN .....	49
TAB. 8	VERÄNDERUNG GESAMTBETROFFENHEIT FÜR STRAßENABSCHNITTE > 3 MIO. KFZ/A .....	64
TAB. 9	MAßNAHMENÜBERSICHT UND UMSETZUNGSHORIZONTE .....	69

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1      Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 09.04.2018
- Anlage 2      Abwägung der Stellungnahmen aus Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf vom 16.04.2018
- Anlage 3      Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zum Berichtentwurf vom 16.04.2018

## Abkürzungsverzeichnis

BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
dB	Dezibel
dB (A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
EBA	Eisenbahnbundesamt
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
GW	Grenzwert
Kfz	Kraftfahrzeug
L <sub>den</sub>	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L <sub>day</sub>	Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr
L <sub>evening</sub>	Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr
L <sub>night</sub>	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
LAI	Bund / Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
LfU	Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg
Lkw	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer
LSA	Lichtsignalanlage
LUGV	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (jetzt LfU)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MLUL	Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKS	Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf
UBA	Umweltbundesamt
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

# 1 Einleitung

Lärm ist in den Städten und Gemeinden eines der größten Umwelt- bzw. Gesundheitsprobleme. Bei dauerhaft zu hohen Schallimmissionsbelastungen sind gesundheitsschädliche Wirkungen wissenschaftlich nachgewiesen. Der Straßenverkehrslärm bildet die wichtigste Lärmquelle im kommunalen Bereich und ist gleichzeitig Synonym für andere negative Wirkungen des Verkehrs, wie z. B. Abgas-, Staub- und Erschütterungsbelastungen, Verkehrsunsicherheit, Trennwirkung, Unwirtlichkeit städtischer Räume usw.

Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) sowie die darauf Bezug nehmenden nationalen gesetzlichen Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz. In diesen ist festgeschrieben, dass spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und diese gegebenenfalls fortzuschreiben sind.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow wurde letztmalig im Jahr 2013 aktualisiert. Für 2017 / 2018 ist daher eine Überprüfung / Fortschreibung vorzunehmen.

Das Hauptziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Hierzu sind die Belastungen der Bevölkerung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten zu ermitteln sowie anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung in Aktionsplänen zu erarbeiten.

Mit der Lärmaktionsplanung wird neben der Reduzierung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm auch insgesamt eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Teltow angestrebt.

## 1.1 Gesetzliche Grundlagen

Ausgangspunkt für die Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ und in den Paragraphen 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankert wurde. Weitere Vorgaben für die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung leiten sich aus des § 47d BImSchG ab.

Generell ist die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr, im Umfeld von Großflughäfen sowie Bereich von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu untersuchen. Die entsprechenden Lärmimmissionen werden in strategischen Lärmkarten dargestellt und veröffentlicht. Sofern im Rahmen der Auswertung Lärmbetroffenheiten festgestellt

werden, sind Lärmaktionspläne zu erarbeitet. Diese sollen Maßnahmen und Konzepte enthalten, welche mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht alle 5 Jahre eine Überprüfung bzw. Überarbeitung der Lärmkarten bzw. der Lärmaktionsplanung vor. Weiterhin wurde im Rahmen der EU-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen sowie mögliche Minderungsmaßnahmen verankert. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen existiert jedoch nicht.

Lärmquelle	Kfz-Verkehr					
	16.BImSchV		VLärmSchR		DIN 18005	
Vorschrift	Immissionsgrenzwert		Immissionsgrenzwert <sup>1</sup>		Orientierungswert	
Nutzung	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
reine Wohngebiete	59	49	67	57	50	40
besondere Wohngebiete	-	-	-	-	60	45
allgemeine Wohn- & Kleinsiedlungsgebiete	59	49	67	57	55	45
Dorf- & Mischgebiete	64	54	69	59	60	50
Kerngebiete	64	54	69	59	65	55
Gewerbegebiete	69	59	72	62	65	55
Sondergebiete	-	-	-	-	45-65	35-65
Krankenhäuser, Schulen, Alten- & Kurheime	57	47	67	57	-	-
Campingplatzgebiete	-	-	-	-	55	45
Wochenend- & Ferienhausgebiete	-	-	-	-	50	40
Friedhöfe, Kleingarten- & Parkanlagen	-	-	-	-	55	55

**Tab.1** Übersicht zu den Lärmgrenz-, Richt- und Orientierungswerten

Bisher wurden mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine konkreten Lärmgrenzwerte vorgegeben. Allerdings wurden im Land Brandenburg im Rahmen des Strate-

<sup>1</sup> Lärmsanierung (Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes) - freiwillige Leistung

giepapiers zur Lärmaktionsplanung (MLUL Brandenburg, 2017) Prüfwerte definiert. Diese liegen bei 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags und orientieren sich an der Lärmwirkungsforschung sowie den Empfehlungen der Bund / Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI, 2017). Bei dauerhafter Exposition sind i. d. R. ab einer Überschreitung dieser Lärmschwellen gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen (siehe Kapitel 1.4).

Parallel zur EU-Umgebungslärmrichtlinie existieren im deutschen Lärmschutzrecht verschiedene weitere gesetzliche Grundlagen z. B. für den Neu- und Ausbau von Straßenverkehrsanlagen (16. BImSchV), die Entwicklung von Wohnstandorten (DIN 18005) oder für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes (VLärmSchR). Die jeweils zugehörigen Grenz- und Orientierungswerte Tab. 1 zusammengefasst.

Der wesentliche Unterschied zur EU-Umgebungslärmrichtlinie ergibt sich dabei aus dem Anlass der Lärminderungsüberlegungen. Während die Grenzwerte der 16. BImSchV nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Verkehrsanlage und der Orientierungswert der DIN 18005 beim Neubau von angrenzender Wohnbebauung zur Anwendung kommen, werden bei der Lärmaktionsplanung Probleme im bestehenden Verkehrsnetz betrachtet. Anders als bei der Lärmsanierung wird dabei nicht nur eine Verbesserung der Situation für die am stärksten Betroffenen, sondern eine möglichst umfassende Reduzierung der Lärmbetroffenheiten einschließlich von Belästigungen angestrebt.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	ganztags	nachts
		$L_{den}$	$L_{night}$
Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung von erheblichen Belästigungen	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblichen Belästigungen	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

**Tab. 2** UBA-Empfehlung für Auslöseschwellwerte bei der Lärmaktionsplanung

Quelle: (Umweltbundesamt, 2016)

Hinsichtlich der Vermeidung von Belästigungen sind gemäß Umweltbundesamt (UBA) mittel- bzw. langfristige Auslösewerte / Indikatoren in der Größenordnung der Grenzwerte der 16. BImSchV anzustreben (siehe Tab. 2).

## 1.2 Zuständigkeiten

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße sowie für die Großflughäfen erfolgt im Land Brandenburg zentral durch das Landesamt für Umwelt (LfU). Die Kartierungsergebnisse sind auf den Internetseiten des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz veröffentlicht:

<http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299517.de>

[http://maps.brandenburg.de/apps/laerm\\_strasse\\_2017/](http://maps.brandenburg.de/apps/laerm_strasse_2017/)

Für den Eisenbahnlärm werden die Lärmkarten zentral durch das Eisenbahnbundesamt erstellt. Die entsprechenden Ergebnisse sind ebenfalls im Internet veröffentlicht:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt gemäß § 47d BImSchG, sofern nicht anders durch die Länder festgelegt, in kommunaler Zuständigkeit. Entsprechend ist die Stadt Teltow für die Erarbeitung des Lärmaktionsplans verantwortlich.

federführende Dienststelle: Stadt Teltow

Marktplatz 1-3

14513 Teltow

Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt zuständig. Eine Berücksichtigung des Eisenbahnlärmes ist entsprechend im Lärmaktionsplan der Stadt Teltow nicht erforderlich. Es erfolgt lediglich eine kurze Zusammenfassung der Betroffenheitssituation (siehe Kapitel 2.2.5).

Trotz der Nähe zum zukünftigen Großflughafen BER und der möglichen Überfliegung durch manche der an- und abfliegenden Flugzeuge zeigen die Lärmkarten des LfU für die Stadt Teltow keine Überschreitung der relevanten Prüfwerte. Eine Berücksichtigung des Fluglärms ist daher im Lärmaktionsplan der Stadt Teltow ebenfalls nicht erforderlich.

Gegenstand der Lärmaktionsplanung in der Stadt Teltow bildet entsprechend ausschließlich der Straßenverkehrslärm. Hierbei sind alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr verpflichtend zu betrachten.

Die Umsetzung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung konzipierten Maßnahmen liegt nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Teltow. Einzelne Straßenabschnitte befinden sich nicht in kommunaler Baulast. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt hier dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

### 1.3 Verfahrensweise

Hauptschwerpunkt der Fortschreibung bildet die Überprüfung des bisherigen Umsetzungsstandes des Lärmaktionsplanes 2013. Weiterhin werden die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung ausgewertet und eingearbeitet. Parallel erfolgt eine Überprüfung und Aktualisierung des Maßnahmenkonzeptes. Hierbei werden aktuelle Entwicklungen berücksichtigt.

Ausgangsbasis für die Bewertung der aktuellen Betroffenheitssituation bildet die vom LfU bereitgestellte Lärmkartierung (Stand Juni 2017). Diese ermöglicht eine Identifizierung der Hauptkonflikt- und Hot-Spot-Bereichen. Schwerpunkt bilden hierbei Bereiche in denen die Prüfwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags überschritten werden. Zur Differenzierung, Interpretation und Bewertung der Betroffenheitssituation werden zusätzlich Lärmkennziffern berechnet, die neben der Anzahl der Betroffenen auch die Höhe der Schallimmissionsbelastung berücksichtigen.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt dabei durch eine Beurteilung der Entwicklung der Betroffenheiten für die einzelnen Betroffenheitsklassen sowie die Veränderung der Lärmkennziffern.

Im Rahmen der Bearbeitung selbst erfolgte eine Beteiligung wichtiger Institutionen (TÖB) sowie der Öffentlichkeit (siehe Kapitel 9). Die Stellungnahmen und Hinweise werden überprüft, abgewogen und bei der Formulierung des Lärmaktionsplanes angemessen berücksichtigt.

### 1.4 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit

Schall wird zu Lärm, wenn er bewusst oder unbewusst stört. Im Rahmen verschiedener Untersuchungen zur Lärmwirkung, wie z. B. dem Spandauer Gesundheits-Survey und der NaRoMi-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infaction – Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt) hat sich gezeigt, dass bei dauerhafter Exposition gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm verursacht werden können. Nachgewiesen wurden Änderungen im Stoffwechsel und Hormonhaushalt, Änderung der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Stresssymptome, wie beispielsweise Hormonausschüttungen. Langfristig kann dies zu hohem Blutdruck und Herzinfarkten führen.

Zur Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm wird in einer Veröffentlichung des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes ausgeführt, dass für die menschliche Gesundheit ein ungestörter Schlaf nach allgemeiner Auffassung eine besondere Bedeutung hat. Geräuscheinwirkungen während des Schlafes können sich in einer Änderung der Schlaftiefe (mit und ohne Aufwachen), dem Erschweren / Verzögern des Einschlafens bzw. Wiedereinschlafens, der Verkürzung der Tiefschlafzeit bzw. Gesamtschlafzeit, in vegetativen Reaktionen oder indirekt als Minderung der empfundenen Schlafqualität auswirken

(Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes, 1982).

Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) wird zum Thema Lärmwirkung ausgeführt, dass bereits geringe Lärmpegel ab 25 dB(A) zu Konzentrations- oder Schlafstörungen sowie Dauerbelastungen über etwa 65 dB(A) am Tag zu einem erhöhten Gesundheitsrisiko führen können. Ab einem Pegel von 85 dB(A) wird über die gesundheitlichen Wirkungen hinaus das Gehör geschädigt (BMU, 2008).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch Lärm neben psychophysischen Auswirkungen, wie:

- Stress und Nervosität als Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen,
- Störung der Schlafqualität,
- Beeinträchtigung des Lebensgefühls,
- Zunahme der Fehleranfälligkeit,
- Abnahme der Lernfähigkeit

auch soziale Auswirkungen, wie:

- Unterlassen von Kommunikation,
- Veränderung der Nutzung von Wohnräumen, Terrassen, Balkonen und Gärten,
- Abnahme von Hilfsbereitschaft,
- städtebaulicher Verfall,
- soziale Segregation

sowie ökonomische Auswirkungen, wie:

- Krankheitskosten,
- Kosten für Medikamente, Schlafmittel,
- Wertminderung von Grundstücken

entstehen.

## 2 Bestands- und Sachstandsanalyse

### 2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Teltow liegt im Land Brandenburg unmittelbar südlich an der Grenze zur Bundeshauptstadt Berlin im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Sie fungiert als Mittelzentrum und erfüllt damit wichtige Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden. Die Entfernung zur Potsdamer Innenstadt beträgt ca. 17 km. Berlin-Mitte ist Luftlinie ca. 20 km entfernt.

Teltow ist mit rund 26.000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Landkreis Potsdam-Mittelmark. In den vergangenen Jahren war ein kontinuierlicher Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Zur Stadt Teltow gehören der ca. 3 km südlich des Stadtzentrums gelegene Ortsteil Ruhlsdorf und die Wohnplätze Birkengrund, Seehof, Sigridshorst und Städtlersiedlung.

Prägend für das Stadtzentrum ist der historische Stadtkern. Die zentralen Wohnstandorte konzentrieren sich vor allem östlich davon im Bereich Seehof sowie beidseits der Mahlower Straße. Weitere Schwerpunkte finden sich südlich der Potsdamer Straße, entlang der Iserstraße sowie im Bereich Ruhlsdorf.

Die zentralen Industrie- und Gewerbeflächen konzentrieren sich hingegen westlich der Altstadt auf den Bereich zwischen Potsdamer Straße und Teltowkanal. Im Stadtgebiet besteht damit eine weitestgehende Nutzungstrennung zwischen Wohnung- und Gewerbestandorten. Ausnahmen bilden kleinteilige Versorgungsangebote.

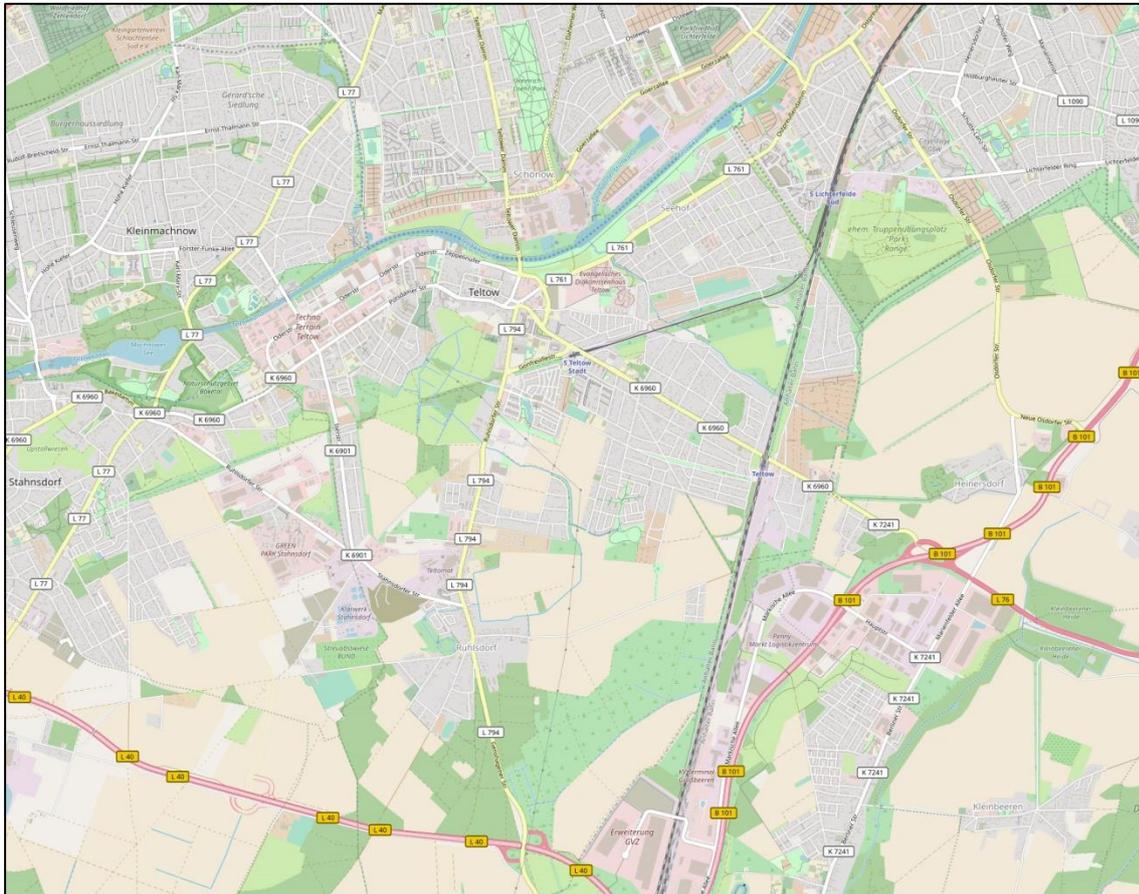
Im Stadt-Umland-Bezug besteht eine enge siedlungsstrukturelle Verknüpfung mit den Nachbargemeinden. In Richtung Nordwesten und Westen ist der Übergang nach Stahnsdorf und Kleinmachnow weitgehend fließend. Im Nordosten schließen unmittelbar die Berliner Stadtteile Schönow und Lichterfelde an. In Richtung Osten befindet sich die Gemeinde Großbeeren in unmittelbarer Nähe zum Stadtgebiet. Insgesamt kann damit festgestellt werden, dass die Stadt Teltow Teil eines hoch verdichteten Siedlungsraumes ist.

#### 2.1.2 Verkehrsnetzstruktur

Die Stadt Teltow ist durch verschiedene, radial auf das Stadtzentrum zulaufende Hauptverkehrsstraßen gekennzeichnet (siehe Abb. 1). Diese haben ihren historischen Schnittpunkt am Ruhlsdorfer Platz. Mittlerweile werden jedoch alle aus Richtung Norden und Osten einstrahlenden Straßen bereits im Vorfeld über die Nordspange (Schönower Straße) miteinander verknüpft.

Aus Richtung Norden ist dies der Teltower Damm als Verbindung von und nach Berlin-Schönow. Über die L 761 erfolgt die Verknüpfung in Richtung Nordosten mit

Berlin-Lichterfelde. Die Lichterfelder Allee (L 761) bildet gleichzeitig die zentrale Verbindung zwischen dem Wohngebiet Seehof und dem Stadtzentrum. Aus Richtung Osten erreicht die Mahlower Straße (K 6960) erst die Nordspange und kurz darauf den Ruhlsdorfer Platz. Die Kreisstraße verbindet die Stadt Teltow mit der in Nord-Süd-Richtung tangential am Stadtgebiet vorbeiführenden B 101 sowie der in Richtung Osten zum Hauptstadtflughafen BBR weiterführende L 76.



**Abb. 1**      Übersichtsplan Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Kartengrundlage:      © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Westlich des Ruhlsdorfer Platzes verläuft die K 6960 (Potsdamer Straße) als wichtige innerstädtische Haupteerschließungs- und Geschäftsstraße durch das Stadtgebiet und führt anschließend weiter nach Stahnsdorf. Als Entlastungsrouten wurde die parallel verlaufende Nordspange (Schönower Straße, Zeppelinufer, Oderstraße) eingerichtet. Zwischen Mahlower Straße und dem Kreisverkehr Potsdamer Straße / Saganer Straße sorgt diese im Sinne einer Stadtkernumgehung für eine nördliche Umfahrung des Stadtzentrums sowie der Hauptgeschäftsbereiche im Zuge der Potsdamer Straße.

Auch die Hauptverbindung nach Kleinmachnow über die Warthestraße / Rammrathbrücke ist unmittelbar an die Nordspange angebunden. In Richtung Süden führt diese als K 6901 im Zuge der Iserstraße / Stahnsdorfer Straße weiter in den

Ortsteil Ruhlsdorf. Hier trifft sie auf die aus dem Stadtzentrum kommende Ruhlsdorfer Straße (L 794). Diese ist einerseits am Ruhlsdorfer Platz direkt mit der Ost-West-Verbindung im Zuge der K 6960 (Potsdamer Straße / Mahlower Straße) verknüpft. Auf der anderen Seite existiert mit der Gonfrevillestraße bereits südlich davon eine kurze Querverbindung, welche im Bereich des S-Bahnhofes „Teltow Stadt“ eine Verbindung zur Kreisstraße herstellt.

In Richtung Süden dient die L 794 in Richtung Süden als zentrale Verbindung mit der vierstreifig ausgebauten L 40 und über diese in die Landeshauptstadt Potsdam.

Im Bahnverkehr wird die Stadt Teltow am östlichen Rand des Stadtgebietes von der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Anhalter Bahn tangiert. Im Stadtgebiet existiert ein Haltepunkt. Ausgehend von der Hauptstraße zweigt eine S-Bahn-Verbindung ab und endet aktuell ca. einen Kilometer südöstlich des Stadtzentrums.

### 2.1.3 Bestandsituation im Umweltverbund

Die Förderung des Umweltverbundes bildet einen wesentlichen Baustein der integrierten Lärminderungsstrategie. Daher soll nachfolgend eine Grundeinschätzung der Bestandsituation in der Stadt Teltow vorgenommen werden.

Mit den S-Bahn-Linien S 25 / S 26, welche in „Teltow Stadt“ beginnen bzw. enden bestehen hochwertige und eng vertaktete Verbindungen mit der nördlich angrenzenden Bundeshauptstadt Berlin. Die Bahnhöfen Südkreuz, Friedrichstraße und Gesundbrunnen können umsteigefrei erreicht werden. In den Hauptverkehrszeiten fahren die S-Bahnen im 10-Minuten-Takt. Allerdings wird durch den S-Bahn-Verkehr lediglich der östliche Teil der Stadt Teltow erschlossen. Das Stadtzentrum liegt ungefähr einen Kilometer vom S-Bahnhof „Teltow Stadt“ entfernt. Noch schlechter ist die Anbindung der westlichen Stadtgebiete an das Schienennetz.

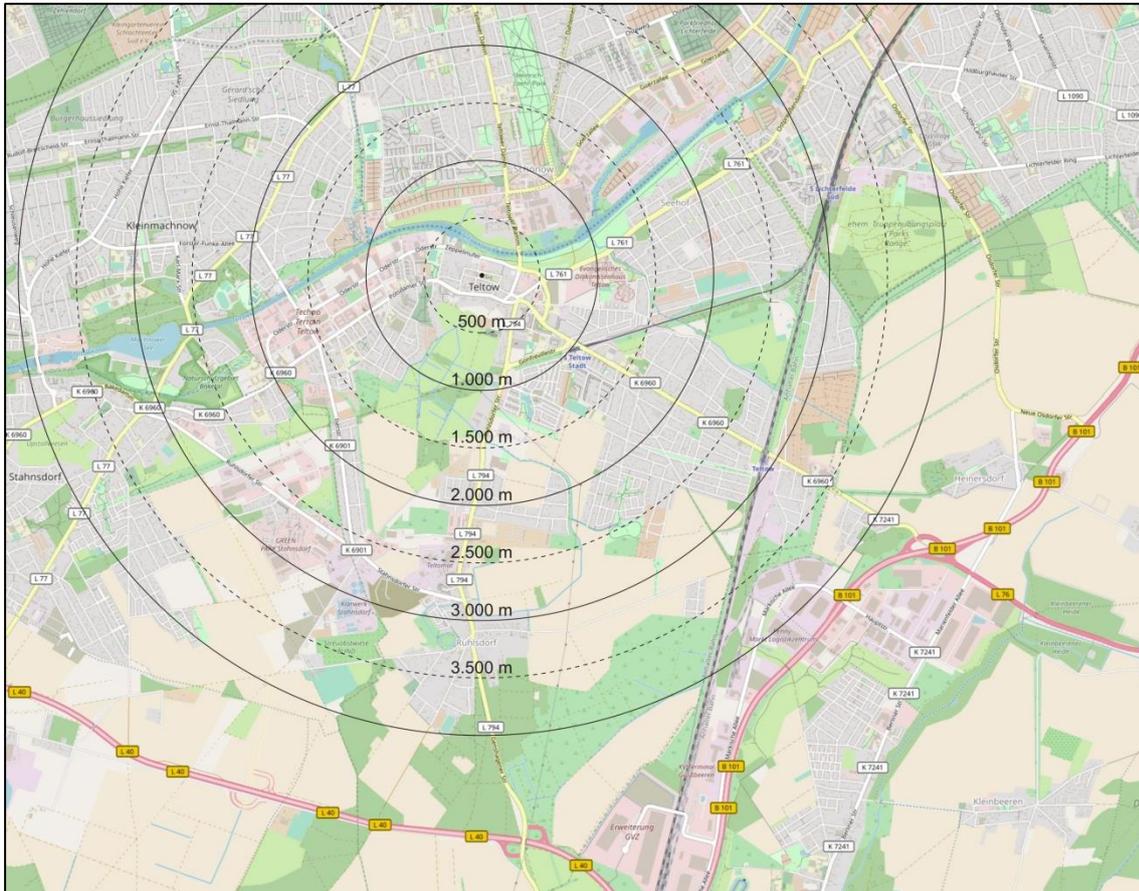
Neben dem S-Bahn-Anschluss existiert am östlichen Stadtrand auch ein direkter Anschluss zum Regionalbahnverkehr. Dieser ermöglicht ebenfalls verschiedene Verbindungen nach Berlin, parallel jedoch auch in Richtung Süden nach Ludwigsfelde und darüber hinaus.

Auch beim Linienbusverkehr ist für den Stadt-Umland-Verkehr ein gutes Angebot zu verzeichnen. Es bestehen regelmäßige Verbindungen im Taktverkehr nach Potsdam, Berlin Wannsee, Berlin Südkreuz, Berlin Zoologischer Garten und Stahnsdorf. In der Hauptverkehrszeit verkehren die Busse zumeist alle 20 Minuten, im Verlauf der X10 alle 10 Minuten. Allerdings sind diesen Angeboten aufgrund des straßengebundenen Verkehrs natürliche Grenzen hinsichtlich der Attraktivität (Fahrzeit, Komfort) gesetzt. Es fehlt eine leistungsfähige SPNV Verbindung in Richtung Potsdam. Auch in Richtung Berlin bestehen weitere Verbesserungspotenziale.

Für den innerstädtischen Binnenverkehr bieten die Stadt-Umland-Buslinien entlang der Hauptverkehrsstraßen ein regelmäßiges und dichtes Angebot. Dieses wird

durch die Ringbuslinien 625 ergänzt, welche allerdings lediglich alle 30 bzw. 60 Minuten verkehrt.

Hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen sind in den letzten Jahren bereits an vielen Stellen Umgestaltungsmaßnahmen erfolgt. Teilweise sind die Haltestellen mit dynamischen Abfahrtsanzeigen ausgestattet. Dennoch bestehen hier in der Zukunft noch weitere Handlungsnotwendigkeiten.



**Abb. 2** Entfernungsisochronen (Ausgangspunkt Marktplatz Teltow)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Ebenfalls weitere Potentiale existieren für den Fuß- und Radverkehr. Dies betrifft insbesondere den Binnenverkehr sowie die Austauschbeziehungen mit den benachbarten Gemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow sowie den angrenzenden Stadtteilen Berlins. Sowohl die Stadt Teltow als auch der Nahverdichtungsraum sind durch kompakte Siedlungsstrukturen sowie kurze Wege gekennzeichnet.

Entsprechend der Entfernungsisochronen in Abb. 2 wird deutlich, dass das gesamte besiedelte Stadtgebiet, ausgehend vom Markt, in einem Entfernungsbereich von unter 4 km liegt. Darüber hinaus befinden sich auch weite Teile der Gemeinde Kleinmachnow sowie von Berlin-Schönow in diesem Einzugsbereich. Siedlungs-

strukturell bestehen entsprechend gute Voraussetzungen, um eine Vielzahl von Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können.

Abgesehen von der Ortslage Ruhlsdorf sind im Zuge der Hauptverkehrsstraßen weitestgehend durchgehend Radverkehrsanlagen vorhanden. Hierbei bestehen aber deutliche Qualitätsunterschiede. Attraktiven Angeboten (z. B. siehe Abb. 3) stehen zu schmale bzw. konfliktrträgliche Radverkehrsanlagen gegenüber (siehe Abb. 4).



**Abb. 3** attraktive Radverkehrsführungen im Stadtgebiet



**Abb. 4** zu schmale bzw. konfliktrträgliche Radverkehrsführungen im Stadtgebiet



**Abb. 5** Radabstellsituation S-Bahnhof „Teltow Stadt“

Ähnlich ist die Situation bei der weiteren Radverkehrsinfrastruktur. So stehen beispielsweise am S-Bahnhof „Teltow Stadt“ sowie Haltepunkt Teltow zwar moderne Radabstellanlagen zur Verfügung. Allerdings sind diese nicht ausreichend, um die bestehende Nachfrage abzudecken (siehe Abb. 5). Auch insgesamt bestehen beim ruhenden Radverkehr noch weitere Potenziale. Gleiches gilt für die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr.



**Abb. 6** positive Beispiele Querungsbedingungen für den Fußverkehr

Für den Fußverkehr bilden die durch den Kfz-Verkehr im Zuge der Hauptstraßen verursachten Trennwirkungen in der Regel das Hauptproblem. In der Stadt Teltow wurden an vielen Stellen bereits zusätzliche Querungshilfen installiert. Vorbildlich ist in diesem Zusammenhang auch die Straßenraumgestaltung der Potsdamer Straße zwischen Puschkinplatz und Hollandweg sowie der Mahlower Straße zwischen Conrad-Blenke-Straße und Blumenstraße (siehe Abb. 6). Ebenfalls positiv ist die Ausstattung der innerörtlichen Kreisverkehre mittels Fußgängerüberwegen (FGÜ) zu bewerten. Darüber hinaus sind jedoch an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich.

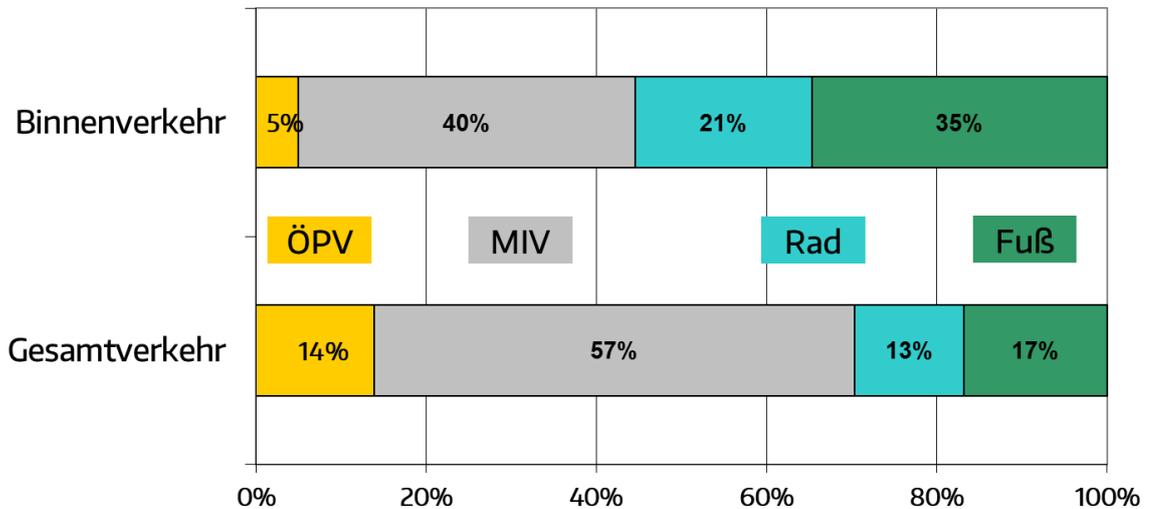
Insgesamt ist festzustellen, dass für den Umweltverbund in Teltow vergleichsweise gute Ausgangsbedingungen bestehen. Dennoch existieren für die Zukunft noch weitere Verbesserungsmöglichkeiten im Stadtgebiet. Daraus leiten sich weitere Substitutionspotenziale beim Kfz-Verkehr und damit perspektivische Sekundäreffekte im Sinne der Lärminderung ab.

#### 2.1.4 Mobilitätsverhalten im Bestand

Im Rahmen des Forschungsprojektes Mobilität in Städten SrV (TU Dresden, 2013) wurde für die Region Kleinmachnow / Stahnsdorf / Teltow im Jahr 2013 eine Erhebung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Nutzungsanteile der einzelnen Verkehrsmittel sind in Abb. 7 dargestellt.

Es zeigt sich, dass sowohl im Gesamtverkehr (einschließlich Quell- und Zielverkehr), als auch im Binnenverkehr für den MIV die höchsten Nutzungsraten zu verzeichnen sind. Trotz der günstigen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen werden im

Binnenverkehr innerhalb der Region Teltow 40 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt.



**Abb. 7** Modal-Split Kleinmachnow / Stahnsdorf / Teltow (TU Dresden, 2013)

Beim Quelle-Ziel-Verkehr sind die Kfz-Nutzungsraten nochmals höher. Etwa zwei Drittel der Wege, welche von den Bewohner zu und von Zielen außerhalb der Region Kleinmachnow / Stahnsdorfs / Teltow zurückgelegt werden, erfolgen mit dem Pkw. In Summe ergibt sich damit für den Gesamtverkehr ein Anteil von 57 %. Es zeigt sich, dass die Attraktivität der ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Verkehr im Vergleich zum Kfz-Verkehr noch nicht ausreichend ist.

## 2.1.5 Fahrbahnoberflächenzustand

Im Hauptstraßennetz mit Verkehrsbelegungen über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sind lediglich in der Ortslage Ruhlsdorf im Zuge der Teltower Straße signifikante Oberflächendefizite festzustellen. Die nördlich anschließende Ruhlsdorfer Straße wird aktuell grundhaft saniert. Für alle weiteren Abschnitte existieren durchgehend glatte und ebene Asphaltoberflächen.

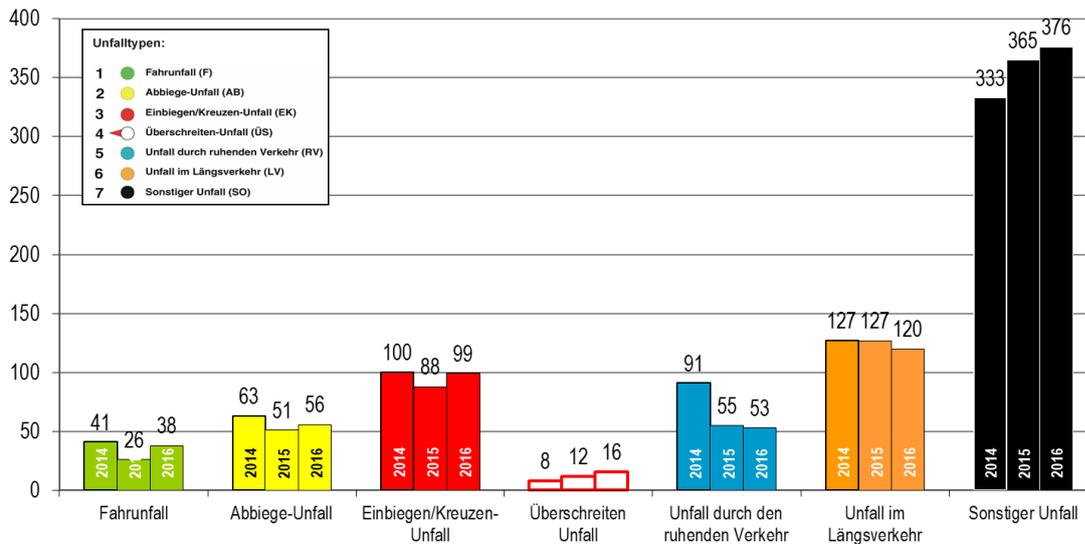
## 2.1.6 Unfallsituation

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden von der Polizeiinspektion Potsdam die Unfalldaten für die Jahre 2014 bis 2016 zur Verfügung gestellt. Pro Jahr ereignen sich in Teltow knapp 750 Unfälle. Bei ca. 13,6 % der Unfälle sind Personenschäden zu verzeichnen.

Bei den Unfalltypen sind die sonstigen Unfälle dominierend (siehe Abb. 8). Diese sind jedoch verkehrsplanerisch zumeist uninteressant. Es handelt sich überwiegend um Bagatellunfälle, z. B. auf den Parkplätzen der großen Einzelhandelseinrichtungen.

Bei den tatsächlich relevanten Unfalltypen sind Unfälle beim Einbiegen / Kreuzen und Unfälle im Längsverkehr am stärksten vertreten. Bei beiden Typen besteht häufig eine Verknüpfung zur Verkehrsinfrastruktur.

Auffällige Knotenpunkte bilden die Kreisverkehre im Zuge der Nordspange. Hier besteht auch eine Konzentration von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung. Häufig ist hier zudem eine Radnutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung zu beobachten.



**Abb. 8** Verteilung der Unfalltypen (PI Potsdam, 2014, 2015, 2016)

Weitere punktuelle Auffälligkeiten beim Einbiegen / Kreuzen bestehen u. a. an den Knotenpunkten Potsdamer Straße / Neißestraße und Oderstraße / Neißestraße. Auch an weiteren Punkten im Verlauf der Oderstraße selbst bestehen derartige Konflikte.

Beim Längsverkehr ist vor allem in der Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Platz und dem S-Bahnhof „Teltow Stadt“ eine gewisse Häufigkeit an Unfällen zu beobachten. Die Überschreiten-Unfälle konzentrieren sich im Wesentlichen auf das Umfeld des Ruhlsdorfer Platzes sowie des S-Bahnhofes „Teltow Stadt“.

Bezogen auf alle Unfälle ist die Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs am Unfallgeschehen mit deutlich unter 10 % gering. Werden allerdings lediglich die Unfälle mit Verletzten betrachtet, ergibt sich ein anderes Bild. Etwa zwei Drittel der Unfälle mit Verletzungsfolge finden unter Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs statt. Hier bestehen deshalb noch Verbesserungspotenziale.

## 2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung

### 2.2.1 Systematik

Mit der EU-Richtlinie 2002/49/EG wurden der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ( $L_{den}$ ) sowie die Lärmindizes  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$  und  $L_{night}$  als energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum eingeführt:

$L_{day}$	Mittelungspegel für den Tag	von 06.00 – 18.00 Uhr
$L_{evening}$	Mittelungspegel für den Abend	von 18.00 – 22.00 Uhr
$L_{night}$	Mittelungspegel für die Nacht	von 22.00 – 06.00 Uhr

Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ist ein Mittelungspegel der drei Lärmindizes, welcher die Dauer der Zeiträume berücksichtigt. Für den Abend- und Nachtzeitraum werden bei der Berechnung des  $L_{den}$  Pegelzuschläge von 5 bzw. 10 dB vorgenommen, um den höheren Schutzbedarf der Bevölkerung in diesen Zeiten zu berücksichtigen. Der Lärmindex  $L_{den}$  stellt einen Beurteilungspegel dar, der entsprechend wie folgt gebildet wird:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

Die Schallausbreitungsberechnungen (siehe Abb. 9) wurden durch das LfU durchgeführt.

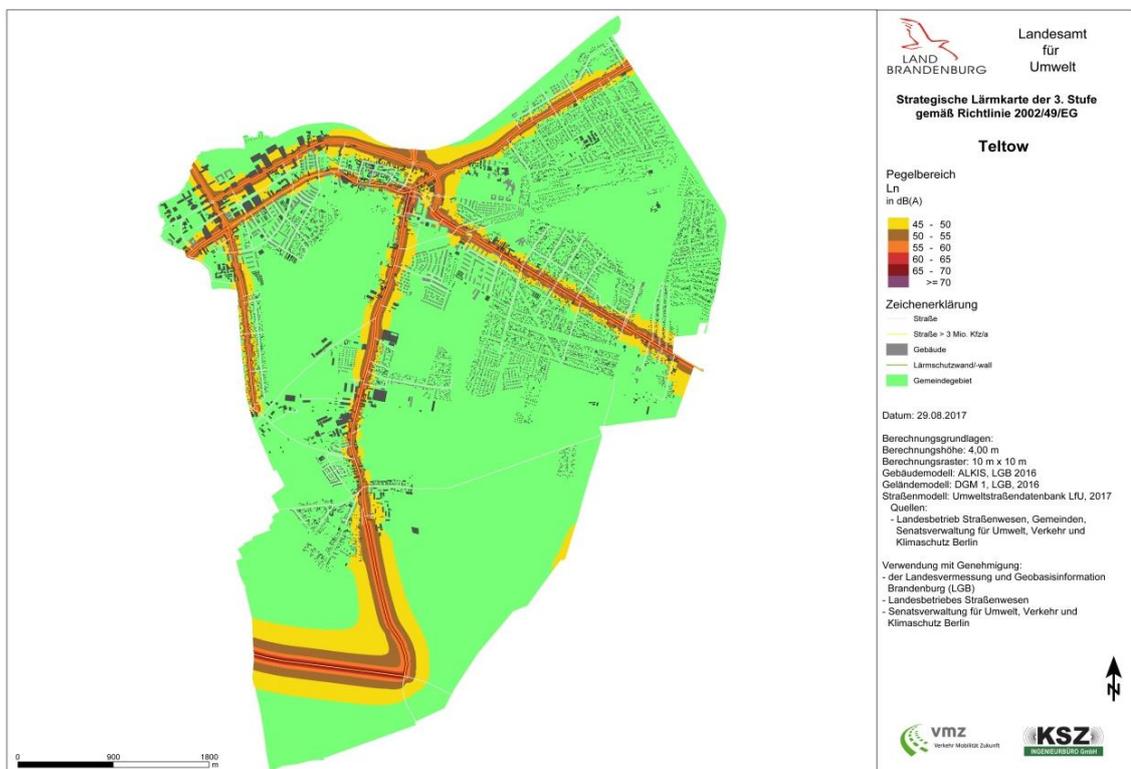


Abb. 9 Lärmkartierung Teltow nachts ( $L_{night}$ )

Quelle: (LfU Brandenburg, 2017)

Zur Beurteilung der komplexen Lärmbetroffenheiten wird im Rahmen der Betroffenheitsanalyse eine Lärmkennziffer verwendet, die neben der jeweiligen Zahl der Betroffenen auch die Höhe der Immissionsbelastungen einbezieht. Ausgangspunkt bilden hierbei einerseits das Ausmaß der Überschreitungen der Prüfwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. In einer zweiten Kennziffer wird parallel der Grad der Überschreitung der Schwelle zu den erheblichen Belästigungen betrachtet. Als Schwellwerte werden hierbei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts verwendet. Die Lärmkennziffern werden nach folgender Methode berechnet:

$$\text{LKZ} = \text{EW} * (2^{(L - \text{GW})/5} - 1)$$

mit:            LKZ    Lärmkennziffer            GW    Grenzwert  
                   EW    Einwohner                    L      mittlerer Pegel für das Gebäude

Der nichtlineare Zusammenhang der Lärmkennzifferberechnung führt dazu, dass die Betroffenheit mit zunehmender Grenzwertüberschreitung steigt.

## 2.2.2 Plausibilitätsprüfung der Lärmkartierung / Vergleich mit der Kartierung 2012

Im Vergleich zur Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 (LUGV Brandenburg, 2012) bestehen für die aktuelle Kartierung (LfU Brandenburg, 2017) Abweichungen beim Kartierungsumfang. Im Jahr 2012 wurden Informationen zu allen Straßen bereitgestellt, für welche die erforderlichen Daten zum Verkehrsaufkommen vorlagen. Die aktuelle Lärmkartierung enthält hingegen ausschließlich die Informationen zu den verpflichtend zu betrachtenden Straßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr.

Aufgrund der unterschiedlichen Grundgesamtheit des betrachteten Straßennetzes ist damit ein Vergleich der Gesamtbetroffenenzahlen aus den Jahren 2012 und 2017 nicht möglich.

Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung der aktuellen Lärmkartierung wurde festgestellt, dass auf verschiedenen Straßen die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht hinterlegt waren. Betroffen waren folgende Abschnitte:

- Potsdamer Straße (Ruhlsdorfer Platz - Hollandweg), Tempo 30 SV nachts
- Potsdamer Straße (Hollandweg - Elbestraße), Tempo 30 ganztags
- Potsdamer Straße (Elbestraße - Iserstraße), Tempo 30 nachts
- Teltower Straße, Tempo 30 ganztags
- Iserstraße (Potsdamer Straße - Elbestraße), Tempo 30 ganztags

In den entsprechenden Bereichen ist eine Anpassung der durch das LfU zur Verfügung gestellten Daten erfolgt. Die aktualisierten Werte bilden die Grundlage für die statistische Auswertung der konkreten Lärmbetroffenheiten.

### 2.2.3 Immissionsbelastungen / Betroffenheiten - Straßenverkehr

In den Abb. 10 und Abb. 11 sind die straßenverkehrsbedingten Lärmbetroffenheiten für die Straßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen differenziert nach Immissionspegelklassen für den Gesamttag sowie für die Nacht dargestellt.

Insgesamt wird deutlich, dass im Zuge der zu betrachtenden Straßen eine signifikante Zahl von Anwohnern Lärmpegeln ausgesetzt ist, welche die gesundheitsrelevanten Prüfwerte überschreiten:

$L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$       854 Einwohner

$L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$       976 Einwohner

Die überwiegende Zahl der Betroffenen ist Lärmpegel in der Pegelklasse unmittelbar über dem jeweiligen Prüfwert ausgesetzt. Allerdings werden für verschiedene Bewohner zusätzlich die straßenverkehrsrechtlich relevanten Lärmpegel überschritten:

$L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$       85 Einwohner

$L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$       90 Einwohner

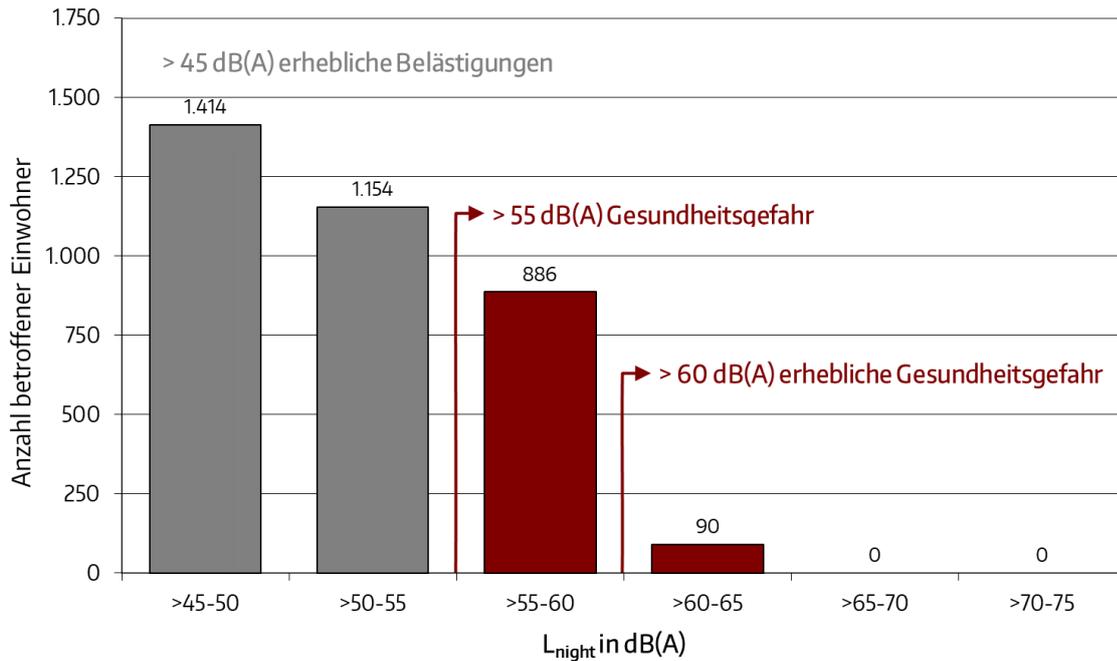
Darüber hinaus wird eine Vielzahl weiterer Einwohner der Stadt Teltow durch den Straßenverkehrslärm erheblich belästigt. Einschließlich der Belästigungen ergeben sich – verursacht allein durch die Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr – folgende Gesamtbetroffenheiten / -belästigungen:

$L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$       3.132 Einwohner

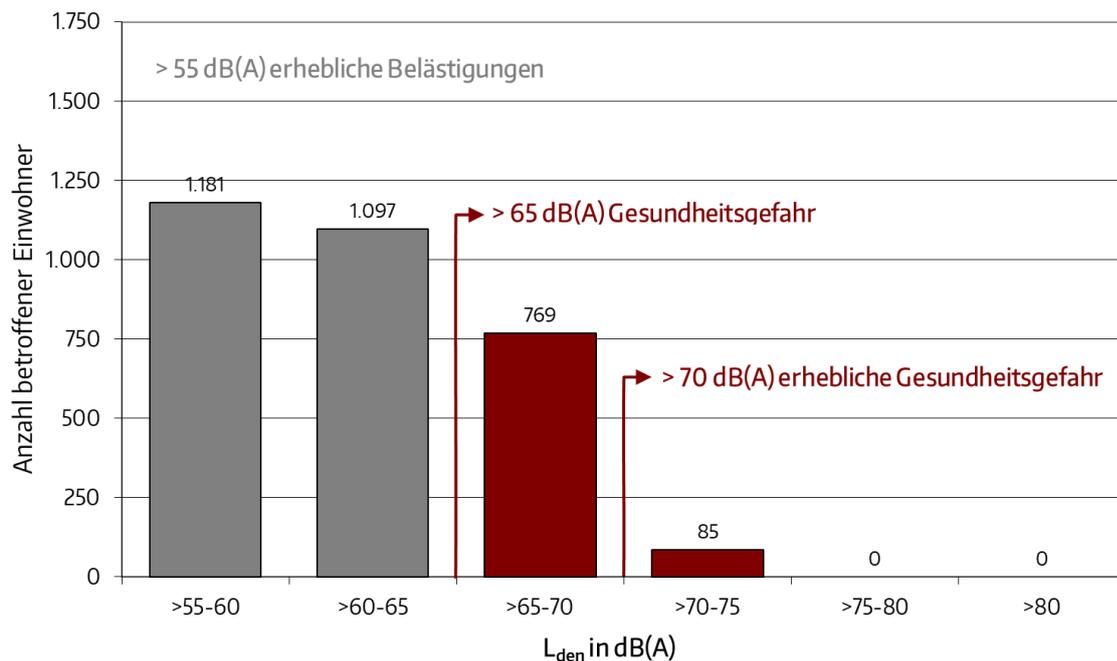
$L_{night} > 45 \text{ dB(A)}$       3.544 Einwohner

Eine Zuordnung dieser Betroffenheiten zu den im Einzelnen betroffenen Straßenabschnitten sowie die Identifizierung der Hauptkonfliktbereiche erfolgt in Kapitel 2.2.4.

Hinzukommen weitere im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht konkret betrachtete Betroffenheiten durch andere Straßen bzw. Lärmquellen sowie Zusatzbelastungen, z. B. aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten.



**Abb. 10** Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L<sub>night</sub> (aktualisiert)<sup>2</sup>  
Datenquelle: (LfU Brandenburg, 2017)



**Abb. 11** Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L<sub>den</sub> (aktualisiert)  
Datenquelle: (LfU Brandenburg, 2017)

<sup>2</sup> Die dargestellten Absolutwerte entsprechen der Zahl der Betroffenen für die einzelnen Pegelklassen für das Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung über 3 Mio. Fzg. pro Jahr. Hierbei wurden die im Rahmen der Datenplausibilisierung aktualisierten Werte verwendet.

## 2.2.4 Hauptproblem und Konfliktbereiche - Straßenverkehr

Auf Grundlage der Daten aus der Lärmkartierung erfolgte eine straßenabschnittsweise Auswertung der Betroffenenzahlen sowie der Lärmkennziffern. Die Ergebnisse werden in Tab. 3 zusammengefasst.

Straßenabschnitt	Lärmkennziffer LKZ <sub>night</sub>				Anzahl betroffener Einwohner L <sub>night</sub>		
	Bezugsgröße 45 dB(A)		Bezugsgröße 55 dB(A)				
	gesamt	normiert*	gesamt	normiert*	> 45 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)
Mahlower Str. (Schönower Str. - Anton-Saefkow-Str.)	744	2.646	39	138	354	73	8
Mahlower Str. (L.-Herrmann-Str. - G.-Sandtner-Str.)	471	1.425	19	57	325	66	0
Ruhlsdorfer Str. (Potsdamer Str. - Gonfrevillestr.)	707	1.266	75	135	227	95	35
Potsdamer Str. (Jahnstr. - Lichtefelder Allee)	747	1.031	52	72	271	104	1
Lichtefelder Allee (Potsdamer Str. - Schönower Str.)	212	782	11	41	118	32	2
Mahlower Str. (H.-Schütz-Str. - Bahnstr.)	536	714	39	52	218	77	5
Iserstr. (Elbestr. - Buschweg)	292	671	24	54	99	51	0
Mahlower Str. (G.-Sandtner-Str. - H.-Schütz-Str.)	389	661	23	39	199	48	4
Ruhlsdorfer Str. (Fliederstr. - Stahnsdorfer Str.)	351	616	16	28	152	40	1
Schönower Str. (Lichterfelder Allee - Mahlower Str.)	203	607	9	27	159	23	0
Iserstr. (Potsdamer Str. - Elbestr.)	148	605	2	9	105	18	0
Ruhlsdorfer Str. (Gonfrevillestr. - Schenkendorfer Weg)	381	543	34	48	128	47	17
Iserstr. (Buschweg - Ruhlsdorfer Str.)	566	507	34	30	219	71	0
Zeppelinufer (Katzbachstr. - Jahnstr.)	290	454	24	37	107	48	0
Lichterfelder Str. (K.-Liebknecht-Str. - Gemeindegrenze)	132	389	4	11	64	22	0
Genshagener Str. (Stahnsdorfer Str. - Waldweg)	204	366	13	24	89	24	1
Potsdamer Str. (Elbestr. - Jahnstr.)	147	324	3	6	71	29	0
Mahlower Str. (Robert-Koch-Str. - Gemeindegrenze)	197	303	19	29	67	27	8
Potsdamer Str. (Wartheinstr. - Elbestr.)	202	276	0	0	146	0	0
Mahlower Str. (Anton-Saefkow-Str. - L.-Herrmann-Str.)	39	254	3	17	21	5	1
Ruhlsdorfer Str. (Schenkendorfer Weg - Fliederstr.)	193	188	12	12	85	24	2
Mahlower Str. (Bahnstr. - Robert-Koch-Str.)	52	172	6	20	19	7	3
Lichterfelder Str. (Schönower Str. - K.-Liebknecht-Str.)	287	161	8	4	170	41	0
Schönower Str. (Zehlendorfer Str. - Lichterfelder Allee)	34	154	1	4	38	3	0

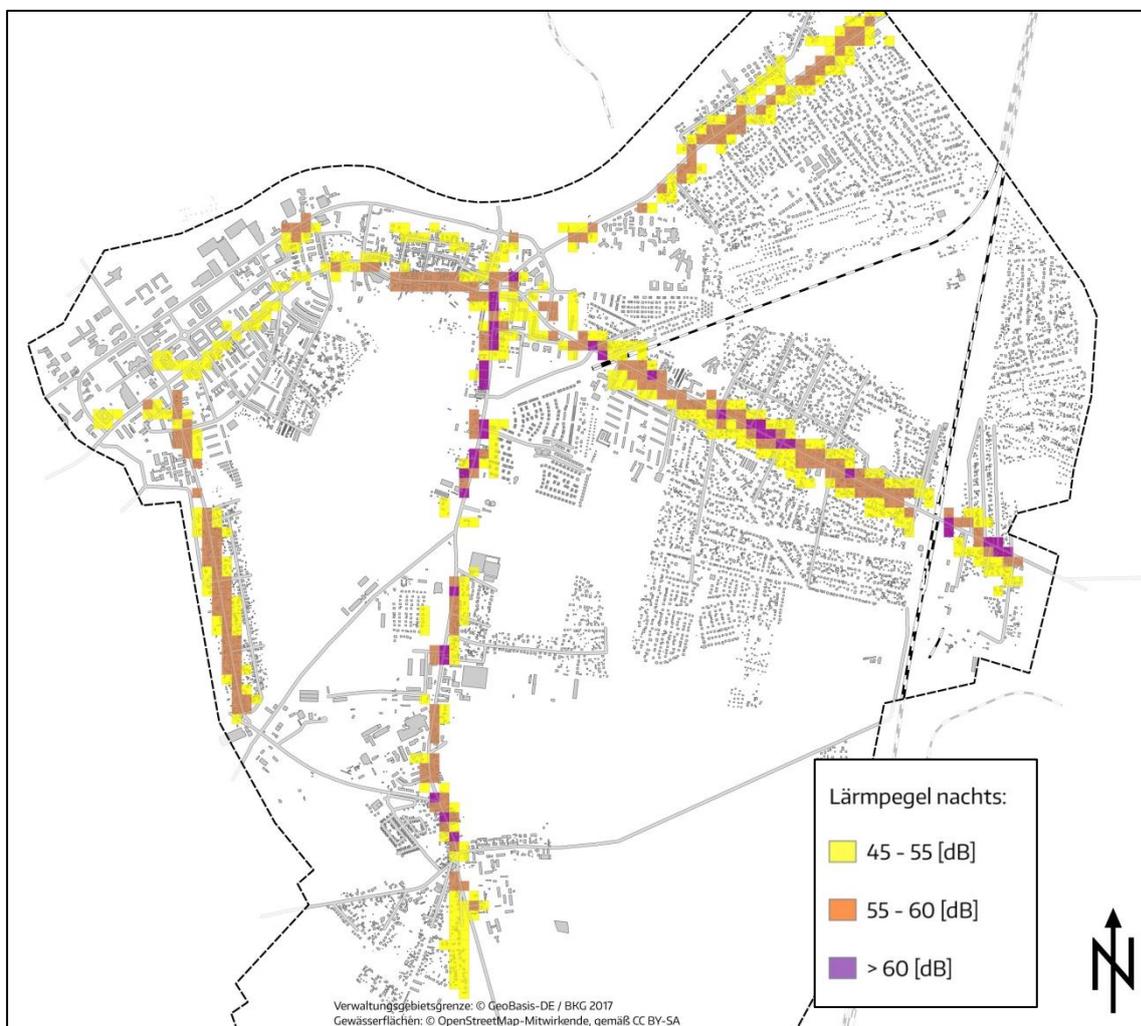
\* Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit unterschiedlich langer Straßenabschnitte wurden die Lärmkennziffern auf eine Länge von 1.000 m normiert.

**Tab. 3** Problembereiche Straßenlärm - nachts (Betroffene, Lärmkennziffern)

Hierbei ist jeweils die Zahl der betroffenen Einwohner angegeben, für die Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) nachts überschritten werden. Bei den Lärmkennziffern wird hinsichtlich der Bezugskenngößen zwischen den Gesundheitsgefährdungen mit 55 dB(A) nachts und den erheblichen Belästigungen mit 45 dB(A) nachts differenziert.

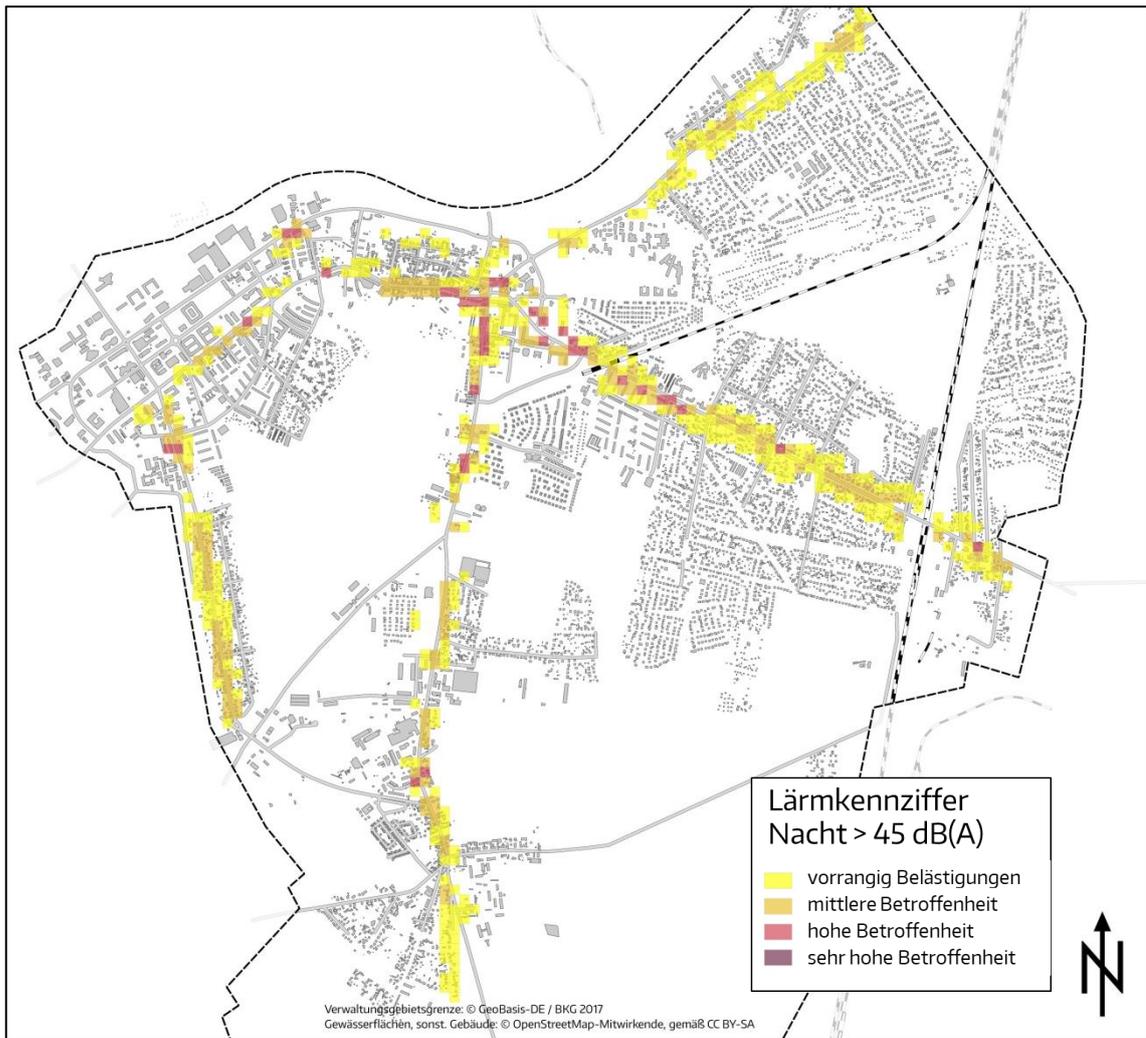
Die Sortierung erfolgt auf Basis der längennormierten Lärmkennziffern mit der Bezugsgröße 45 dB(A) nachts. Dies bedeutet, je höher ein Straßenabschnitt in Tab. 3 eingestuft ist, desto problematischer ist die Betroffenheitssituation insgesamt.

In den Abb. 12 und Abb. 13 erfolgt zusätzlich eine graphische Aufbereitung für den Nachtzeitraum in einem 50 x 50 m-Raster. Während in Abb. 12 dargestellt ist, in welchen Straßenabschnitten nachts ein Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) überschritten wird, ist in Abb. 13 anhand der Lärmkennziffern der Grad der Betroffenheit erkennbar.



**Abb. 12** Betroffenheitssituation nachts, Pegelklassen  $L_{\text{night}} > 45$  dB(A)

Datenquelle: (LfU Brandenburg, 2017) aktualisiert



**Abb. 13** Betroffenheitssituation nachts, LKZ<sub>night</sub> Bezugsgröße > 45 dB(A)

Datenquelle: (LfU Brandenburg, 2017) aktualisiert

Im Ergebnis wird deutlich, dass die höchsten Betroffenheiten durch den Straßenverkehrslärm überall dort zu verzeichnen sind, wo gleichzeitig hohe Verkehrsaufkommen und ein geringer Bebauungsabstand und / oder eine hohe Einwohnerdichte existieren.

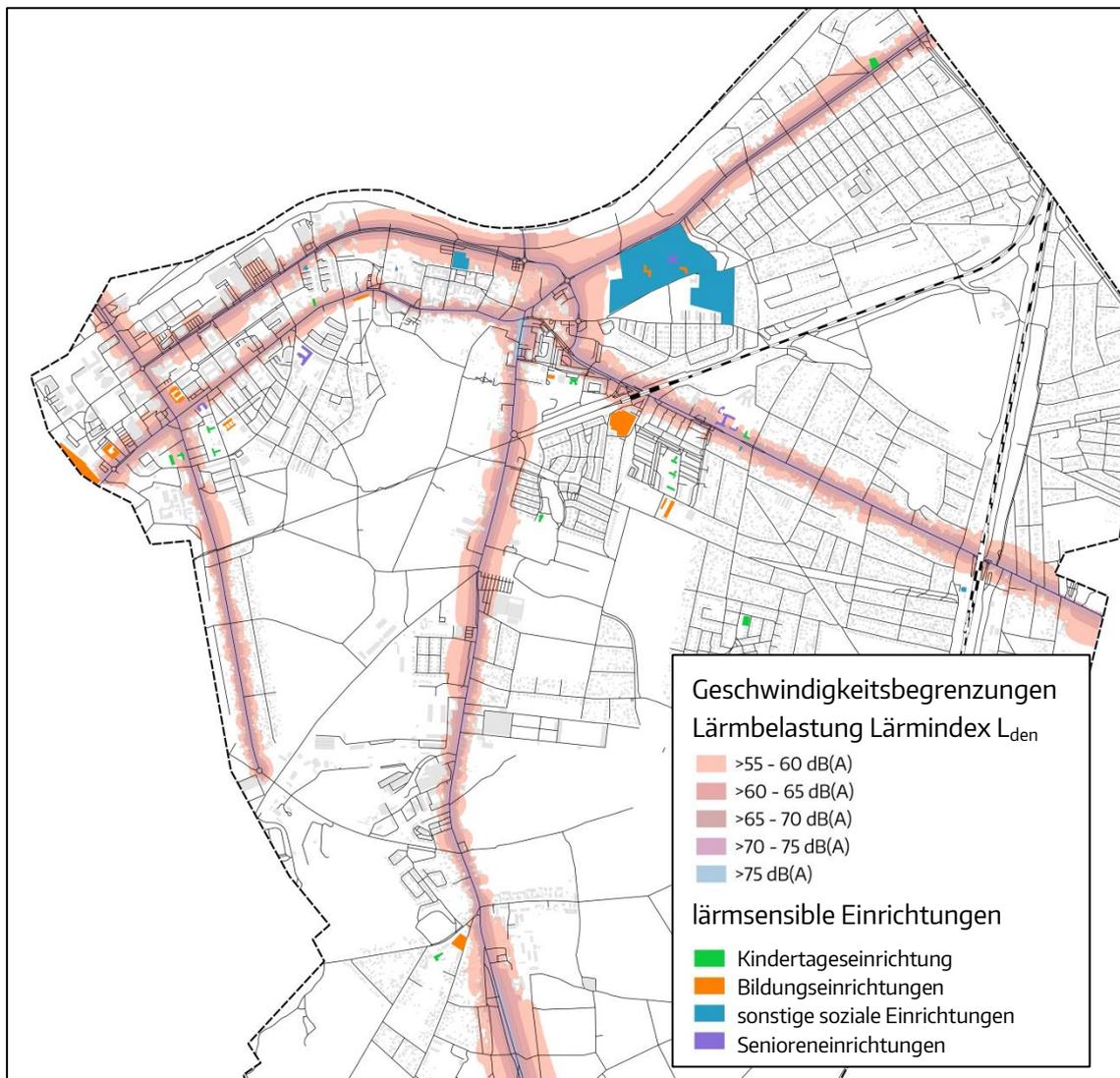
Die Betroffenen, welche Lärmpegeln über 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind, konzentrieren sich im Zuge der Mahlower Straße sowie der Ruhlsdorfer Straße (siehe Abb. 12). Auch bei der Auswertung der Lärmkennziffern sind beide Straßenzüge auffällig (siehe Abb. 13). Speziell im Umfeld des Ruhlsdorfer Platzes ist eine hohe Betroffenheitsdichte festzustellen. Im Zuge der Mahlower Straße zieht sich der Abschnitt mit den höchsten Lärmkennziffern bis zur Gustav-Sandtner-Straße. Ausschlaggebend sind hierbei die hohen Einwohnerzahlen im entsprechenden Straßenabschnitt.

In der Teltower Straße, Iserstraße und Lichterfelder Allee ist für die Bebauung in der ersten Reihe eine weitestgehend durchgängige Überschreitung des Prüfwertes von

55 dB(A) nachts zu verzeichnen. Gleiches gilt trotz der bereits realisierten Maßnahmen für den östlichen Teil der Potsdamer Straße.

Im Vergleich zu 2012 haben sich gerade im Zuge der Potsdamer Straße die Betroffenen jedoch deutlich reduziert. Gleiches gilt für die Teltower Straße im Ortsteil Ruhlsdorf.

Die Stahnsdorfer Straße im Ortsteil Ruhlsdorf wurde im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Hier wird der Schwellwert von 3 Mio. Kfz pro Jahr unterschritten. Allerdings handelt es sich lediglich um eine geringfügige Unterschreitung. Speziell unmittelbar westlich der Kreuzung mit der Teltower Straße bestehen signifikante Betroffenheiten. Dies wird anhand der Lärmkartierung 2012 deutlich. Entsprechend wurde die Stahnsdorfer Straße auch im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes berücksichtigt.



**Abb. 14** Lärmsensible Einrichtungen

Datenquelle: (LfU Brandenburg, 2017)

Neben den Wohngebäuden finden sich im Umfeld der betrachteten Hauptverkehrsstraßen weitere lärmsensible Nutzungen. Dies betrifft unter anderem Schulen, Kindertagesstätten sowie Senioreneinrichtungen (siehe Abb. 14).

In der Mahlower Straße befindet sich das evangelische Seniorenzentrum „Bethesda“. Die Lichterfelder Allee grenzt unmittelbar an das Gelände des evangelischen Diakonissenhauses Teltow an. Im weiteren Straßenverlauf findet sich die Kita „Felsenblume“. Unmittelbar an der Potsdamer Straße liegt das Oberstufenzentrum Technik sowie das Familienzentrum. An der Oderstraße befindet sich das Jugendhaus Schiffer. Bei diesen Einrichtungen bestehen direkte Lärmeinwirkungen durch die untersuchten Hauptverkehrsstraßen. Zudem ergeben sich für weitere Einrichtungen Belästigungen.

### 2.2.5 Immissionsbelastungen / Betroffenheiten - Schienenverkehr

Obschon die Betrachtung des Eisenbahnlärmes nicht in der Zuständigkeit der Stadt Teltow liegt, sollen nachfolgend die Ergebnisse der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) kurz zusammengefasst werden. Ziel ist es, einen Überblick zur aktuellen Betroffenheitssituation zu geben.

In den Abb. 15 und Abb. 16 sind die bahnbedingten Lärmbetroffenheiten für die Bahnstrecken im Stadtgebiet (Anhalter Bahn, S-Bahn-Strecke) differenziert nach Immissionspegelklassen für den Gesamttag sowie für die Nacht dargestellt.

Es wird deutlich, dass lediglich eine geringe Zahl von Anwohnern Lärmpegeln ausgesetzt ist, welche die gesundheitsrelevanten Prüfwerte überschreiten:

$L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$  < 10 Einwohner

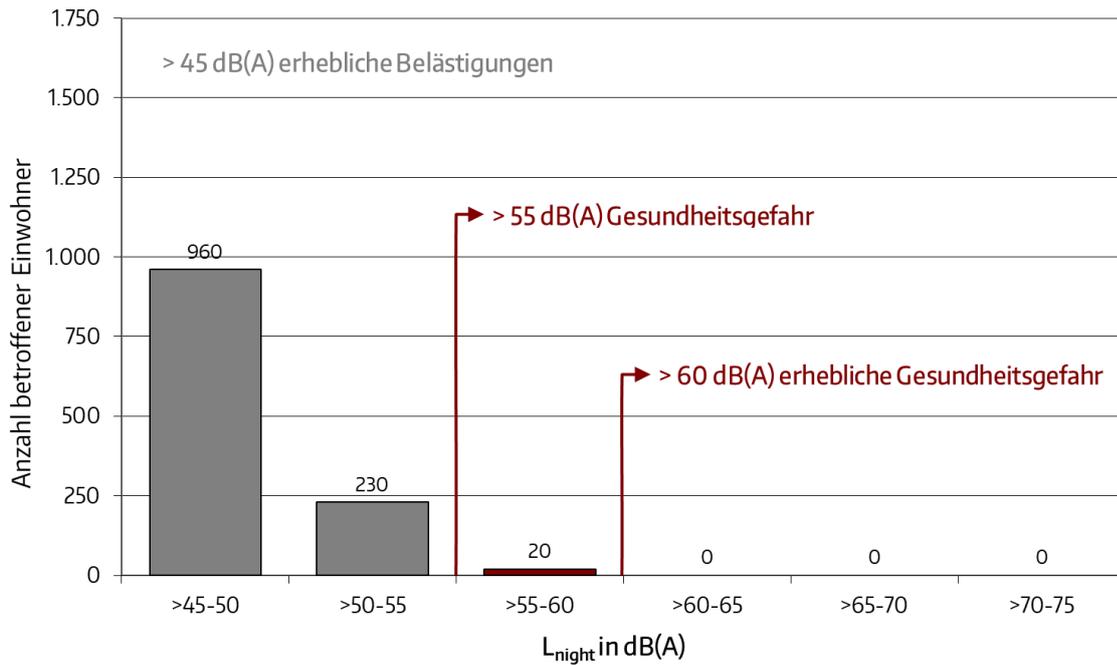
$L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$  20 Einwohner

Die Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs in der Stadt Teltow liegen entsprechend vorrangig im Bereich der erheblichen Belästigungen:

$L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$  660 Einwohner

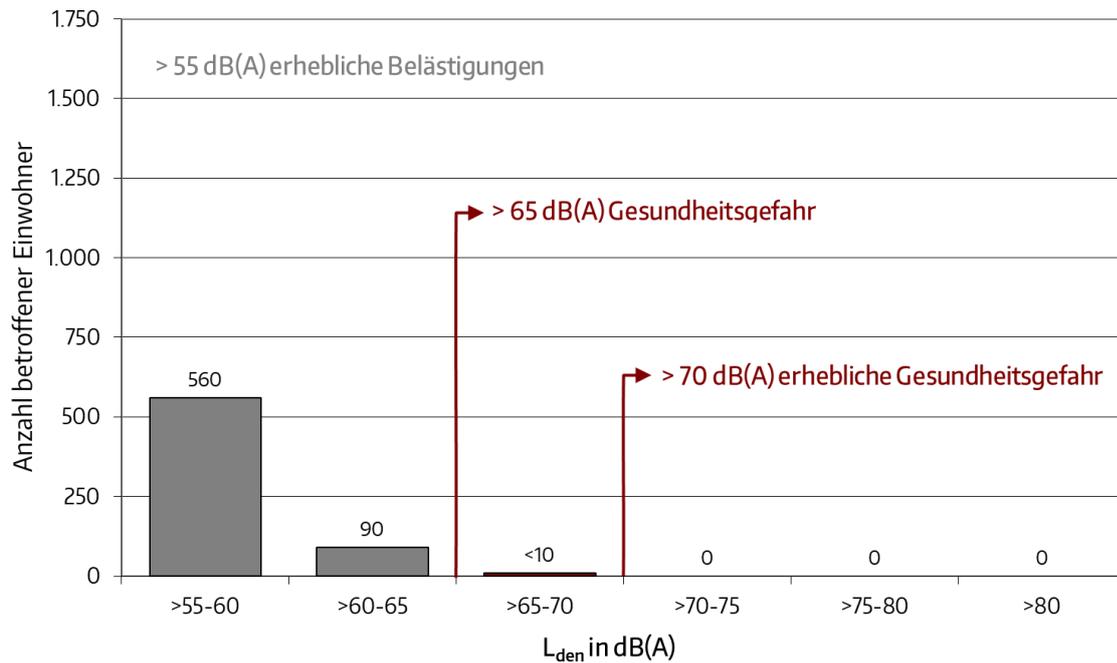
$L_{night} > 45 \text{ dB(A)}$  1.210 Einwohner

Hauptkonfliktbereiche bilden dabei das Stadtgebiet Sigridshorst sowie die Wohngebiete südlich der Mahlower Straße beidseits der Anhalter Bahn.



**Abb. 15** Schienenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L<sub>night</sub><sup>3</sup>

Datenquelle: (EBA, 2017)



**Abb. 16** Schienenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L<sub>den</sub>

Datenquelle: (EBA, 2017)

<sup>3</sup> Die dargestellten Absolutwerte entsprechen der Zahl der Betroffenen für die einzelnen Pegelklassen für die vom Eisenbahnbundesamt kartierten Haupteisenbahnstrecken.

## 2.3 Vorhandene Planungen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung konnte auf verschiedene, bereits bestehende Konzepte und Planungen zurückgegriffen werden. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### **Integriertes Stadtentwicklungskonzept – ISEK Stadt Teltow (STEG, 2008)**

Im ISEK wird im Rahmen der Analyse die verkehrsgünstige Lage der Stadt Teltow hervorgehoben. Die EU-Querschnittsziele hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sowie der Abwehr von Gesundheitsgefahren werden explizit benannt. Im Verkehrsbereich sind u. a. folgende Entwicklungsziele im ISEK verankert:

- Entlastung der Innenstadt über Spangensystem unter Beibehaltung eines leistungsfähigen Verkehrssystems
- Reduzierung MIV, ÖPNV-Stärkung und Verbesserung des Angebots sowie attraktive Gestaltung der Knoten / Verknüpfungspunkte ÖPNV und entsprechende Trassenfreihaltung
- Ausbau eines zusammenhängenden Fuß-, Rad- und Reitwegenetzes und verbesserte Erreichbarkeit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer durch eine zusätzliche Brücke über den Teltowkanal
- Attraktive Straßenraumgestaltung (insbesondere in der Potsdamer Straße) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen

Abgeleitet aus diesen Entwicklungszielen sind folgende Schlüsselmaßnahmen im ISEK enthalten:

- Stadtplatz Ruhlsdorfer Platz
- Zentrale Meile Potsdamer Straße
- Aufwertung Regionalbahnhof
- Aufwertung S-Bahnhof

### **Integriertes Klimaschutzkonzept (IfnE, 2010):**

Verkehrliche Aspekte spielen im integrierten Klimaschutzkonzept Teltow eine eher untergeordnete Rolle. Die Aussagen betreffen insbesondere die Notwendigkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Hauptstraßennetz. Zudem wird eine flächendeckende Ausschilderung von Radrouten zu wichtigen Zielpunkten angeregt.

### **Standortentwicklungskonzept Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (Ernst Basler+Partner GmbH, 2010)**

Im Standortentwicklungskonzept bildet eine optimierte Verkehrsentwicklung eines der formulierten strategischen Entwicklungsziele. Hierbei soll eine Unterstützung

der Standortentwicklung durch ein nachfragegerechtes, leistungsstarkes und umweltfreundliches Verkehrssystem (ÖPNV: Bus, Regionalbahn, Tram und S-Bahn, MIV, Radverkehr) erfolgen. Im Standortentwicklungskonzept sind entsprechend folgende Schlüsselmaßnahmen verankert:

SM 6 integriertes regionales Verkehrskonzept

SM 7 S-Bahnverlängerung Zehlendorf, Kleinmachnow, Dreilinden sowie S-Bahnverlängerung Teltow, Stahnsdorf, Berlin-Wannsee

SM 8 Regio-Tram nach Potsdam

**Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf (IVV, 2013)**

Ausgehend von einer umfassenden Bestandsanalyse werden im Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept TKS verschiedene Maßnahmen und Optimierungsvorschläge für die Weiterentwicklung des Kfz- und Radverkehrsnetzes sowie für den ÖPNV und SPNV untersucht. Im Konzept werden folgende generelle Ansätze formuliert:

- Koordinierte Bauleitplanung zwischen den Gemeinden TKS
- Stärkerer Blickwinkel auf Verkehrsmeidung und Sicherung vorhandener Ressourcen, d.h. insbesondere Flächensicherung für den ÖPNV und Radverkehr
- Konsequente Stärkung und Ausbau des Umweltverbunds bzw. des ÖPNV und Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Region werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Erarbeitung gemeinsamer Verkehrsentwicklungspläne und Planwerke für einzelne Verkehrsträger (z. B: Masterplan Radverkehr)
- Neubau der L 77n sowie der Biomalzspange
- Optimierung der Verkehrsorganisation und verbesserte Verkehrslenkung (Ausweitung von Tempo-30-Zonen, zeitlich beschränkte Lkw-Durchfahrtsverbote)
- Ausbau des S-Bahn-Systems und Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen
- Offenhalten einer Reaktivierung der Tram-Verbindung nach Potsdam
- Regelmäßige Erfolgskontrolle des TKS-Busnetzes, bedarfsorientierte Angebotsoptimierung und Prüfung von Schnellbuslinien
- Beseitigung von Engpässen und Problemstellen im Radwegnetz
- Aufbau eines TKS-Radwegnetzes mit einheitlich ausgebauten und gut beschilderten Haupttrouten sowie einer guten Verknüpfung zum regionalen Schienenverkehr

**Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe** (Hoffmann-Leichter, 2013)

Der Lärmaktionsplan 2013 bildet den Ausgangspunkt für die Fortschreibung 2017 / 2018. Der Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes wird im nachfolgenden Kapitel 2.4 zusammengefasst.

**Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe – Straßenverkehrsprognose gemäß RLS-90** (Hoffmann-Leichter, 2014)

Aufbauend auf dem Lärmaktionsplan 2013 wurde in Vorbereitung des verkehrsrechtlichen Abwägungs- bzw. Anordnungsverfahrens eine Schallimmissionsberechnung auf Grundlage der RLS-90 (FGSV, 1990) durchgeführt.

Im Ergebnis der Berechnungen wurde festgestellt, dass „im relevanten Beurteilungszeitraum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr der Immissionsrichtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV für allgemeine Wohngebiete in den untersuchten Abschnitten der Potsdamer Straße, der Ruhlsdorfer Straße und der Mahlower Straße sowie im Ortsteil Ruhlsdorf in der Teltower Straße und der Stahnsdorfer Straße überschritten wird. In den genannten Abschnitten kann daher auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV die Maßnahme Tempo 30 nachts angeordnet werden. Für die Iserstraße ergibt sich eine geringe Unterschreitung des Immissionsrichtwertes. Dort herrscht jedoch eine hohe Wohndichte vor, sodass eine große Personenzahl von Tempo 30 nachts profitieren würde.“ (Hoffmann-Leichter, 2014)

**Wohnungspolitische Umsetzungsstrategie (WUS) für die Stadt Teltow** (complan, 2017)

Im Rahmen der WUS wird davon ausgegangen, dass sich das Bevölkerungswachstum und die dynamische Entwicklung der Stadt Teltow auch zukünftig weiter fortsetzen. Als Ursachen hierfür werden im Wesentlichen die Lagegunst und die gute Verkehrsanbindung genannt.

Als wichtige Aufgaben für die Zukunft sieht die WUS die Optimierung der Verkehrswege und -angebote. Dies betrifft vor allem die hohen Pendlerverflechtungen mit Berlin. Die Infrastruktur muss den wachsenden Bedarfen angepasst werden.

Die räumlichen Schwerpunkte der städtischen Entwicklungen werden gemäß WUS auch zukünftig im Norden der Stadt liegen. Darüber hinaus ist aber auch eine weitere Bebauung in Richtung Süden nachvollziehbar und wahrscheinlich. Diese Entwicklungen sollten im Rahmen eines aktuellen INSEK geplant und gesteuert werden.

**Radwegkataster der Stadt Teltow –Zwischenstand** (BAURCONSULT, 2017)

Mit dem Radwegkataster wird aktuell eine flächendeckende Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Teltow erarbeitet. Diese beinhaltet wesentliche Informationen zu Konfliktstellen, Optimierungspotenzialen und Handlungsnotwendigkeiten im Radverkehrsnetz.

## 2.4 Umsetzungsstand Lärmaktionsplan 2013

Im Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe (Hoffmann-Leichter, 2013) wurden verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung konzipiert. Diese und deren Umsetzungsstand sind in Tab. 4 zusammengefasst.

Maßnahme	Umsetzungsstand
Tempo 30 nachts in der Potsdamer Straße zwischen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruhlsdorfer Straße und Puschkinplatz</li> <li>- Puschkinplatz und Striewitzweg</li> <li>- (Ein Lückenschluss wegen sonst zu kurzer Unterbrechung des Tempo 30 ist eventuell zwischen Striewitzweg und Elbestraße zu erwägen.)</li> <li>- Elbestraße und Moldaustraße</li> </ul>	weitestehend umgesetzt im Abschnitt Hollandweg bis Elbestraße Tempo 30 ganztags zwischen Elbestraße und Iserstraße Tempo 30 nachts zwischen Ruhlsdorfer Straße und Hollandweg Tempo 30 für den Schwerverkehr
Tempo 30 nachts auf der Iserstraße im Bereich des Knotenpunkts Iserstraße / Elbestraße einschließlich der Iserstraße bis zum Knotenpunkt mit der Potsdamer Straße	umgesetzt Tempo 30 ganztags
Tempo 30 nachts in der Mahlower Straße zwischen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruhlsdorfer Straße und Gonfrevillestraße</li> <li>- Gonfrevillestraße und der Brücke über die S-Bahn</li> <li>- Liselotte-Herrmann-Straße und Beethovenstraße</li> <li>- Beethovenstraße und Mozartstraße</li> <li>- Mozartstraße und der Brücke unter der Anhalter Bahn</li> </ul>	bisher nicht realisiert Überprüfung nach Verkehrsfreigabe der Ruhlsdorfer Straße geplant
Tempo 30 nachts in der Ruhlsdorfer Straße zwischen Potsdamer Straße und Gonfrevillestraße	bisher nicht realisiert (aktuell aufgrund von grundhafter Sanierung halbseitig gesperrt) Überprüfung nach Fertigstellung der Baumaßnahme geplant
Tempo 30 nachts in Ruhlsdorf	teilweise umgesetzt Tempo 30 ganztags Teltower Str. bisher keine Umsetzung in der Stahnsdorfer Straße

Maßnahme	Umsetzungsstand
Herstellung einer Elektrofahrrad-Ladestation am S-Bahnhof zur Förderung von Bike & Ride mit Elektrofahrrädern	Umgesetzt
Durchsetzung der 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) zur Verhinderung des nächtlichen Betriebs von Fahrzeugkühlaggregaten in Wohngebieten	kontinuierliche Umsetzung erforderlich
gemeindeübergreifendes Lkw-Führungskonzept zur Minimierung der Belastung durch den Lkw-Verkehr von und nach Berlin	bisher nicht realisiert
Bau der Umgehungsstraße "Biomalzspange" als Ergänzung des Spangensystems	bisher nicht realisiert in Planung
Rückbau der Potsdamer Straße (Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das Spangensystem, Anlage von Radverkehrsanlagen und Querungsstellen zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten)	Umgesetzt

**Tab. 4** Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2013

Es zeigt sich, dass insbesondere in der Potsdamer Straße eine umfassende Realisierung der Maßnahmen erreicht werden konnte. Der neu gestaltete Straßenraum zwischen Hollandweg und Jahnstraße berücksichtigt die Anforderungen hinsichtlich einer lärmarmen und stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Gleichzeitig wurden auch gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.

Weitere Verbesserungen sind durch die Anordnung einer Tempo 30-Regelung in der Teltower Straße im Ortsteil Ruhlsdorf erfolgt. Maßgebend sind hier u. a. die aktuell bestehenden Fahrbahnschäden. Auch in der Iserstraße ist zwischen Elbestraße und Potsdamer Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt worden. Hier gilt mittlerweile ganztags Tempo 30.

Die drüber hinaus aktuell bestehende nächtliche Beschränkung zwischen Kreisverkehr Stahnsdorfer Straße und Buschweg ist aufgrund der Umleitungsverkehre für den Zeitraum der Baumaßnahmen in der Ruhlsdorfer Straße lediglich temporär beschildert.

Bezüglich der im Lärmaktionsplan angeregten nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Mahlower Straße, Ruhlsdorfer Straße und Stahnsdorfer Straße besteht noch weiterer Handlungsbedarf. Für diese wurde bisher noch kein Einvernehmen mit dem jeweils zuständigen Baulastträger erreicht. Eine Überprüfung der

Rahmenbedingungen soll nach Fertigstellung der Baumaßnahmen in der Ruhlsdorfer Straße erfolgen.

## 2.5 Weitere realisierte Maßnahmen mit Lärminderungseffekt

Neben den konkret im Lärmaktionsplan 2013 benannten Maßnahmen sind im Verkehrsnetz der Stadt Teltow verschiedene weitere Maßnahmen mit lärmindernden Wirkungen bereits realisiert worden:

Mit der Inbetriebnahme der **Nordspange** wurde der Verkehr im Zuge der Potsdamer Straße reduziert. Kreisverkehre sorgen hier für einen stetigen Verkehrsfluss. Zudem verläuft die Nordspange über weite Teile durch Stadtgebiete ohne Wohnbebauung.

Die **Straßenraumgestaltung** im Zuge der **Mahlower Straße** zwischen Gartenstraße und Lieselotte-Hermann-Straße berücksichtigt die Anforderungen hinsichtlich einer lärmarmen und stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Sie beinhaltet umfangreiche Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, durchgehende Radverkehrsanlagen sowie eine Straßenraumbegrünung.

Mit der aktuell laufenden **grundhaften Sanierung** der **Ruhlsdorfer Straße** (siehe Abb. 17 rechts) erfolgt für einen weiteren innerstädtischen Straßenzug eine deutliche Aufwertung. Es entstehen durchgehende Angebote für den Radverkehr sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Die Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes Ruhlsdorfer Straße / Gönfrevillestraße wird eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht. Darüber hinaus sorgt die Baumaßnahme für durchgehend ebene Fahrbahnoberflächen.



Abb. 17 Beispiele weiterer realisierter Maßnahmen mit Lärminderungseffekten

Im Bereich des Evangelischen Diakonissenhauses Teltow sind im Zuge der **Lichterfelder Allee** beidseitig **Motivanzeigetafeln** (siehe Abb. 17 links) installiert worden. Diese tragen zu einem stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau bei.

Seit dem Jahr 2010 ist das **TKS-ÖPNV-Netz** in Betrieb. Mit diesem waren deutliche Angebotsverbesserungen im Vergleich zum Vorher-Zustand zu verzeichnen. Bereits 5 Jahre vorher im Februar 2005 ist mit der Inbetriebnahme der **S-Bahn-Verlängerung** nach Teltow ein wichtiger Meilenstein für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt erreicht worden.

### 3 Lärminderungspotentiale

Um eine dauerhafte und nachhaltige Lärminderung im Stadtgebiet gewährleisten zu können, sind vielfältige Maßnahmen erforderlich. Diese reichen von kurzfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen bis hin zu mittel- und langfristigen Handlungsstrategien. Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Reduzierung des durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärms lassen sich wie folgt zusammenfassen:

**Stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen** mit dem Ziel einer

(1) Verkehrsverlagerung, (2) Kfz-Verkehrsvermeidung, (3) verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs:

- stadtplanerische Maßnahmen (Siedlungsstruktur, Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege)
- integrierte Verkehrsplanung (Stärkung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, Veränderung Modal-Split zu Gunsten Umweltverbund, Entwicklung von Alternativtrassen)
- Verkehrsorganisation und Verstetigung (Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen, Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus, LSA-Koordinierung)
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung (städtebauliche Dimensionierung, Begrünung)

**aktive / passive Schallschutzmaßnahmen:**

- Lärmschutzwände
- Lärmschutzwälle
- Schallschutzfenster (ggf. mit Lüftungssystem)

**technische Maßnahmen:**

- Verringerung der Fahrzeugemissionen (Motor, Reifen)
- Schaffung ebener Fahrbahnoberflächen
- Einsatz lärmarmen Fahrbahnoberflächenbeläge
- punktuelle Maßnahmen

Dabei bildet die Verkehrsvermeidung bzw. die Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf Dauer die nachhaltigste Lärminderungsstrategie.

Insbesondere in den Hauptkonfliktbereichen bedarf es jedoch weiterer gezielter Maßnahmen. Hauptziele bilden dabei eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs und eine deutliche Reduzierung der Lärmpegel vor allem im Bereich der Gesundheitsgefährdungen.

In der nachfolgenden Tab. 5 sind die potenziellen Lärminderungseffekte für verschiedene Maßnahmen zusammengefasst. Diese beziehen sich jeweils auf den Mittelungspegel. Parallel ergeben sich teilweise weitere Zusatzeffekte für die maximalen Vorbeifahrpegel (Einzelereignisse) in gleicher bzw. darüber hinaus gehender Höhe.

Themenbereich	Maßnahme	Lärmminde- rungspotenzial
Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung um 20 km/h	ca. 3 dB(A)
	Geschwindigkeitsüberwachung	punktuell
Verringerung Kfz-Verkehrsmenge	Absenkung um 20 %	ca. 1 dB(A)
	Absenkung um 50 % (Halbierung)	ca. 3 dB(A)
	Absenkung um 90 %	ca. 10 dB(A)
Verringerung Lkw-Anteil	Reduzierung des SV-Anteils auf die Hälfte	ca. 2 dB(A)
	Reduzierung des SV-Anteils auf ein Viertel	ca. 4 dB(A)
Verbesserung Fahr- bahnoberflächenbelag	Ersatz Pflaster durch Bitumen (50 km/h)	ca. 3 - 6 dB(A)
	Ersatz Pflaster durch Bitumen (30 km/h)	ca. 2 - 3 dB(A)
	Einsatz lärmoptimierten Asphalt	ca. 3 - 5 dB(A)
	Lärmoptimierter Schachtdeckel	punktuell
LSA-Signalisierung / Straßenraum- und Kno- tenpunktgestaltung	Koordinierung („Grüne Welle“)	bis zu 3 dB(A)
	Verbesserung des Verkehrsflusses	bis zu 3 dB(A)
Abschirmung	Lärmschutzwand / Lärmschutzwall	ca. 5 - 15 dB(A)

**Tab. 5** Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmenansätze

## 4 Zielstellungen und Thesen zur Lärminderung

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Stadt Teltow 2. Stufe (Hoffmann-Leichter, 2013) wurden folgende Thesen zur Lärminderung formuliert:

1. Lärmaktionsplanung entspricht nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplanung.
2. Lärminderung wirkt sich positiv auf die Entwicklung und das Image der Stadt aus.
3. Lärmrelevante Maßnahmen sind in ihren Wechselwirkungen integriert zu betrachten und im Sinne einer gesamtgemeindlichen Lärminderung zu beurteilen.
4. Zweck der Lärmaktionsplanung ist die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität aller Bewohner einer Kommune und beachtet sämtliche Aspekte der Stadtentwicklung.
5. Lärminderungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der den Willen der Politik voraussetzt, um sinnvoll und dauerhaft wirken zu können.

In Summe ist eine stadtverträgliche Gestaltung der Mobilität anzustreben, welche die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Teltow als Versorgungs-, Verwaltung-, Wirtschafts- und Bildungsstandort sichert und gleichzeitig zu attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen beiträgt. Dies setzt eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Verkehrssystems voraus, bei welcher der MIV vorrangig eine dienende Rolle einnimmt.

Die wesentliche Zielstellung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung liegt im Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Die Zahl der Einwohner, welche von Immissionsbelastungen oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts betroffen sind, soll maximal reduziert werden. Gleichzeitig entstehen durch die Lärminderungsmaßnahmen jedoch insgesamt positive Effekte auch für Gebäude / Gebiete, die von der Emissionsquelle weiter abgesetzt liegen.

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, werden die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem ausgerichtet. Durch die Bündelung mehrerer Einzelmaßnahmen ergibt sich insgesamt die Lärminderung für die entsprechenden Straßenzüge.

Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weiterer eng damit verknüpfter Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Staub- und Luftschadstoffimmissionen) muss umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen als auch für einen lärmreduzierten Verkehrsfluss, für ebene bzw. lärmarme Fahrbahnoberflächen und einen möglichst

hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Alle, für die Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung sind daher zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen.

Dabei entstehen verschiedene Synergieeffekte insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere, einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität insgesamt und damit der Nutzungsintensität des öffentlichen Stadtraumes durch die Bevölkerung.

## 5 Ruhige Gebiete

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen für wesentliche Konfliktbereiche sind entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein festgelegter Lärmindex für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist. Jedoch wurden weder in der EU-Umgebungslärmrichtlinie noch auf Bundes- oder Landesebene Grenzwerte für die Bestimmung ruhiger Gebiete festgelegt. Entsprechend besteht für die Kommunen ein großer Handlungsspielraum bei der Festlegung.

Aus den generellen Zielstellungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt sich ableiten, dass die Gewährleistung des Ruhe- und Erholungsbedürfnisses (Rückzugsgebiete) sowie der sozialen Kontaktpflege der Bevölkerung bei der Definition der ruhigen Gebiete im Vordergrund stehen sollte. Der Schwerpunkt wird entsprechend auf innerörtliche Parkanlagen sowie öffentlich zugängliche Grünanlagen und Waldgebiete gelegt. Mittlerweile kann auf die Erfahrungen verschiedener Städte und Kommunen aus der ersten und zweiten Bearbeitungsstufe der Lärmaktionsplanung sowie Veröffentlichungen zum Thema zurückgegriffen werden.

So erfolgte beispielsweise durch das Umweltbundesamt eine Untersuchung zum Thema ruhige Gebiete (TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie AP 3 „Ruhige Gebiete“ (LK Argus GmbH, 2014). Weitere Informationen enthalten die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (LAI, 2017).

Auf Grundlage dieser Informationen sowie der vorliegenden Datengrundlagen (Lärmkartierung LfU und EBA, Flächennutzungsplan) wurden Kriterien für die Erfassung ruhiger Bereiche in der Stadt Teltow abgeleitet. Diese sind in Tab. 6 zusammengefasst.

Generell ist zu berücksichtigen, dass nicht für alle Emissionsquellen ausreichende Daten zur Verfügung stehen. So fehlen beispielsweise konkrete Informationen für alle Straßen abseits der untersuchten Hauptverkehrsstraßen. Um dennoch mögliche ruhige Bereiche identifizieren zu können, wurden hilfsweise ausgehend von den Straßenachsen die umgebenden potenziell verlärmten Flächen markiert. Gleiches wurde für die Freihaltetrasse der S-Bahn-Verlängerung vorgenommen.

Kriterium	mindestens zu erfüllende Rahmenbedingungen
Zugänglichkeit	allgemeine Zugänglichkeit
Flächennutzungsart	Fläche ist folgenden Nutzungsarten zuzuordnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grünfläche</li> <li>- Flächen für Wald</li> <li>- Flächen für die Landwirtschaft</li> </ul>
Gebietstyp	Typ 1: potenziell Ruhiges Gebiet erholungsgerechte Freiflächen im unmittelbaren Siedlungszusammenhang Typ 2: Innerstädtische Ruheinseln relativ ruhige Fläche im Siedlungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität
Fläche	Typ 1: mindestens 10 ha Typ 2: keine feste Mindestgröße
Lärmniveau	Typ 1: $L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$ Typ 2: relative Ruhe im Vergleich zur Umgebung

**Tab. 6** Kriterien für die Abgrenzung potenziell ruhiger Gebiete

Weiterhin stehen für den Lärmindex  $L_{den}$  lediglich Informationen zu den Lärmpegeln über 55 dB(A) zur Verfügung. Die Lärmbelastungen eines ruhigen Gebietes sollten allerdings möglichst darunter liegen. Hierzu wird in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ausgeführt: „[Ruhige Gebiete sollten] auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung  $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$  aufweisen. Davon ist in der Regel auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von  $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$  nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind.“ (LAI, 2017)

Aufgrund dieser Einschränkungen hinsichtlich der Ausgangsdaten erfolgt lediglich eine Abgrenzung potenziell ruhiger Gebiete. Ergänzend wird empfohlen, auch kleinteilige innerstädtische Erholungsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität - welche von der Bevölkerung subjektiv als relativ zur Umgebung leise wahrgenommen werden - als „innerstädtischer Ruheinseln“ zu definieren.

Anhand der Überlagerung der Belastungs- und Belästigungskorridore der untersuchten Hauptverkehrsstraßen, der kartierten Eisenbahnstrecken sowie der Hilfskorridore für das weitere Straßennetz wurden die Gebiete definiert, die entsprechend der o. g. Anforderungen potenziell als ruhige Gebiete bzw. innerstädtische Erholungsinseln anzusehen sind (siehe Abb. 18):

**Potenziell ruhige Gebiete**

1. Buschwiesen Nord
2. Buschwiesen Süd
3. Waldgebiet südwestlich des Ortsteils Ruhlsdorf
4. Röthepfulgraben
5. Flächen südlich des Alten Heinersdorfer Weges

**Innerstädtische Ruheinseln**

6. Uferbereich Teltowkanal / Bleichstelle
7. Zehnrotengraben
8. August-Mattausch-Park
9. Mühlendorf-See
10. Grünanlage Richard-Wagner-Straße
11. Grünanlage Postviertel
12. Röthepfuhl

Diese Gebiete sollten vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Sie bieten wohnortnahe Erholungsmöglichkeiten für die städtische Bevölkerung.

Darüber hinaus sollte im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die Schaffung weiterer innerstädtischer Ruheinseln angestrebt werden. Hierfür ist eine Vernetzung der Lärmaktions- mit der zukünftigen Flächennutzungs- und Bauleitplanung zu empfehlen. Auch lärmarme Wohnstandorte sollten gefördert werden. Ziel muss es dabei sein, durch städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen (Erschließung von Außen, flächendeckende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen etc.) sicherzustellen, dass innerhalb der Wohngebiete ausschließlich eine Nutzung durch den motorisierten Anliegerverkehr erfolgt.

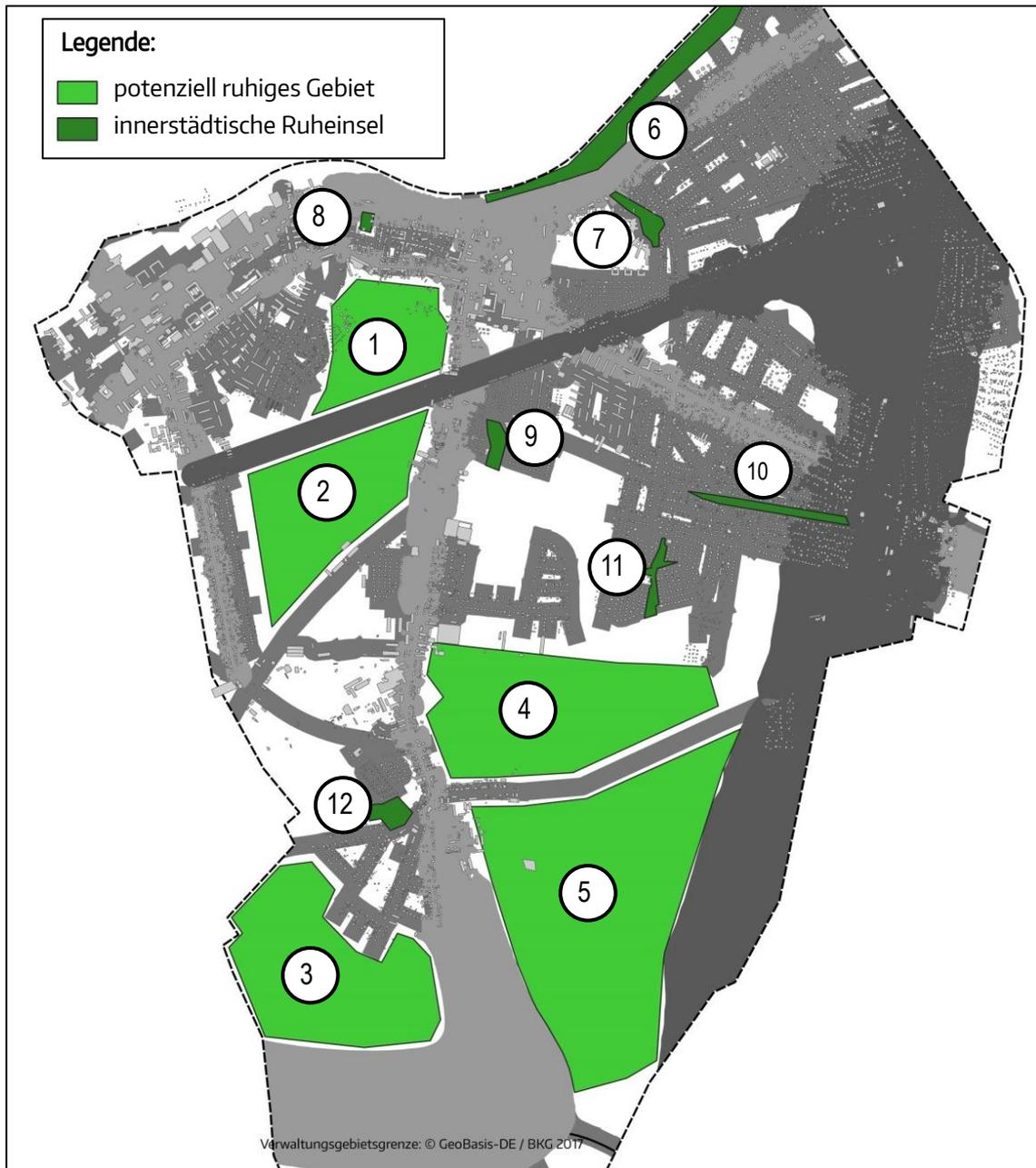


Abb. 18 potenziell ruhige Gebiete im Bereich der Stadt Teltow

## 6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung wurde in drei Blöcke untergliedert. Kapitel 6.1 enthält die konkreten Maßnahmen für die Verbesserung der Bestandssituation im Bereich der Betroffenheitsschwerpunkte. Im Kapitel 6.2 werden die Handlungsempfehlungen im Sinne der integrierten Lärminderungsstrategie zusammengefasst. Die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche werden im Kapitel 6.3 erläutert.

### 6.1 Maßnahmenkonzept Betroffenheitsschwerpunkte

#### 6.1.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Besonders in Bereichen mit einer Vielzahl von Betroffenen bietet die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ein wichtiges Instrument zur Lärminderung und wird daher inzwischen auch an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt.

Die Umsetzung entsprechender Beschränkungen ist auf Grundlage von § 45 StVO möglich, jedoch an verschiedene Rahmenbedingungen geknüpft. So ist gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt, sondern im Einzelfall zu klären. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort eine der folgenden Richtwerte überschreitet (BMVBS, 23.11.2007):

„In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen

70 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

60 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

In Kern-, Dorf- und Mischgebieten

72 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

62 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

In Gewerbegebieten

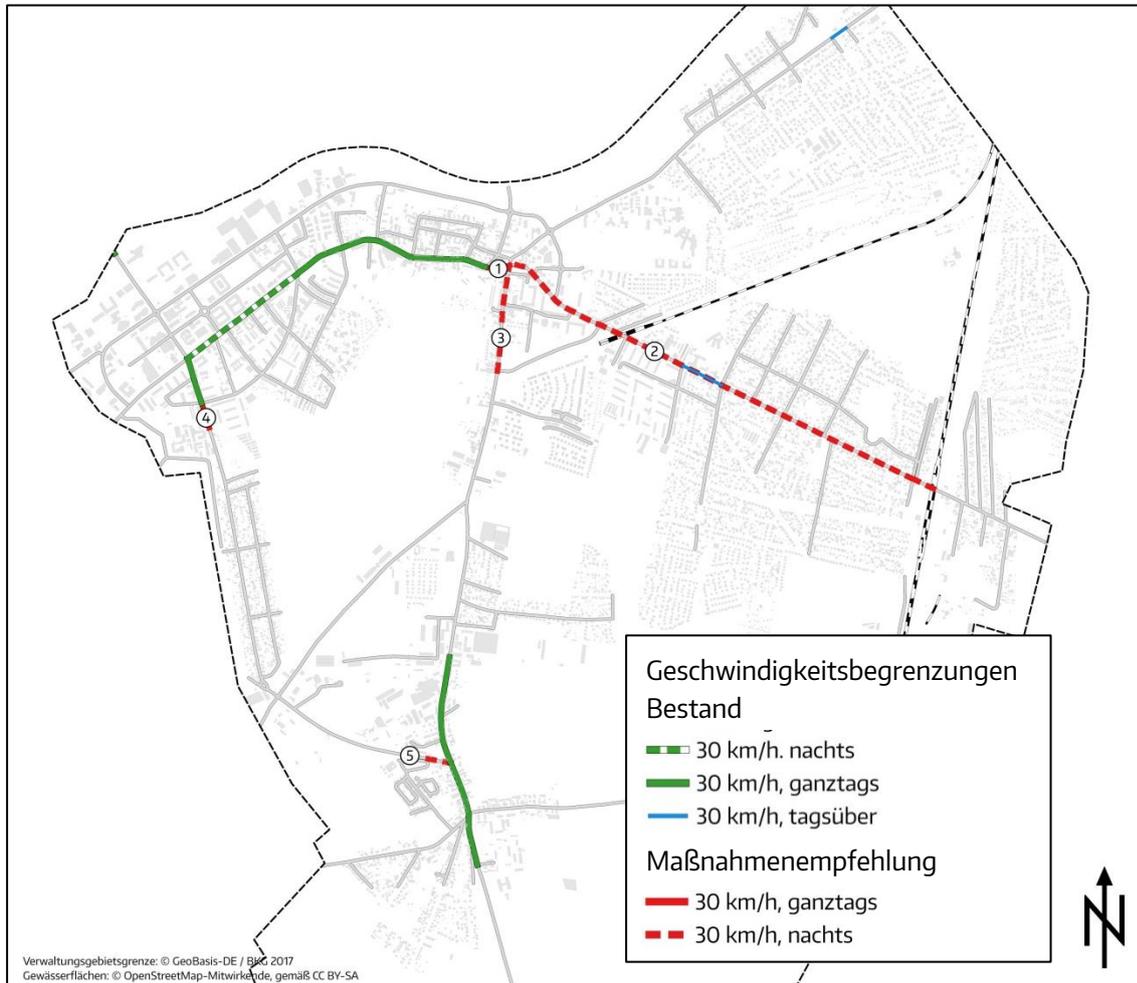
75 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

65 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)“

Verglichen mit den gesundheitsrelevanten Prüfwerten von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags bestehen zu den o. g. Richtwerten wesentliche Differenzen. Diese sind durch den Gesetzgeber auf Bundesebene zu klären.

Dennoch ist auch bereits heute, u. a. gestützt durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 1986 (Urteil 7 C 76/84), die Schutzbedürftigkeit nicht nach einem abstrakt festgelegten Lärmpegel festzulegen, sondern hat

sich nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles zu richten. Werden die o. g. Werte überschritten, wird im Urteil festgehalten, „dass in derartigen Fällen sich das Ermessen der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann; es bedeutet also nicht, dass geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen.“



**Abb. 19** Prüfbedarf für eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit

Aus Gründen des Lärmschutzes ist für folgende Abschnitte eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu empfehlen (siehe Abb. 19):

1. Tempo 30 ganztags: Potsdamer Straße zwischen Hollandweg und Ruhlsdorfer Platz (Verlängerung der bereits bestehenden Regelung in Richtung Osten)
2. Tempo 30 nachts: Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Brücke unter der Anhalter Bahn
3. Tempo 30 nachts: Ruhlsdorfer Straße zwischen Potsdamer Straße und Gonfrevillestraße
4. Tempo 30 ganztags: Iserstraße - Verlängerung der bestehenden Regelung bis ca. 125 m südlich der Kreuzung Elbestraße

## 5. Tempo 30 nachts: Stahnsdorfer Straße zwischen Bushaltestelle und Teltower Straße

Für diese Abschnitte wurde im Rahmen einer ergänzenden RLS-90-Berechnung (Hoffmann-Leichter, 2014) im Nachgang zum Lärmaktionsplan 2013 festgestellt, dass eine Anordnung auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV generell möglich ist. Nach Abschluss der Maßnahmen in der Ruhlsdorfer Straße soll eine erneute Überprüfung erfolgen.

Darüber hinaus sollte auch im Zuge der Lichterfelder Allee sowie der Iserstraße eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeiten geprüft werden. Im Vergleich zu den anderen Abschnitten sind hier zwar geringere Anwohnerbetroffenheiten zu verzeichnen. Allerdings existiert beispielsweise in der Lichterfelder Allee mit dem evangelischen Diakonissenhaus eine weitere lärmsensible Einrichtung. Angesichts der bestehenden Überschreitung der gesundheitsrelevanten Prüfwerte von 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) ganztags wäre aus Sicht der Lärmaktionsplanung für beide Straßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zielführend.

Die abschließende Festlegung und genaue zeitliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist im Rahmen des verkehrsrechtlichen Anordnungsverfahrens durch die zuständige Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Randbedingungen vorzunehmen. Hierzu bedarf es jeweils einer ermessensfehlerfreien Einzelfallentscheidung. Hierbei ist jeweils auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Gesamttag gleichberechtigt mit zu prüfen.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird durch die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen weder die Durchlässigkeit noch die Funktion der Straße beeinflusst. Es ergeben sich lediglich geringfügig längere Fahrzeiten. In Tab. 7 sind die Ergebnisse einer Abschätzung der Verlustzeiten unter vereinfachten Rahmenbedingungen (Konstantfahrt, gesamte Strecke) zusammengefasst.

Abschnitt	Geschwindigkeit [km/h]		Länge [m]	Fahrzeitverlust
	von	Auf		
1. Potsdamer Straße	50	30	125	6 s
2. Mahlower Straße	50	30	2.500	2 Min
3. Ruhlsdorfer Straße	50	30	550	26 s
4. Iserstraße	50	30	125	6 s
5. Stahnsdorfer Straße	50	30	125	6 s

**Tab. 7** potenzielle Fahrzeitverluste durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es wird deutlich, dass die potenziellen Verlustzeiten insgesamt gering sind. Selbst im Zuge der Mahlower Straße verlängert sich die Gesamtfahrzeit in der Nacht um lediglich knapp 2 Minuten.

In Summe wird durch vertretbare Einschränkungen die Wohnqualität für eine Vielzahl von Einwohnern wesentlich verbessert und deren Gesundheitsgefährdung durch Lärm reduziert. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kann eine Pegelminderung von ca. 3 dB(A) erreicht werden. Die Effekte sind vergleichbar mit einer Halbierung der Verkehrsmenge. Parallel wirken sich die geringeren Geschwindigkeiten auch auf die besonders störenden Spitzenpegel aus. Bei den Maximalpegeln besteht ein Minderungspotenzial von bis zu 5 dB(A).

Mit der Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird den Qualitätsanforderungen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, vor allem im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor einer Gesundheitsschädigung durch Lärm, kurzfristig Rechnung getragen. Darüber hinaus werden durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen vielerorts verschiedene weitere positive Begleiteffekte erreicht:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verkürzung des Anhalteweges sowie die Verminderung von Konfliktgeschwindigkeiten
- Förderung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung von Trennwirkungen / Verbesserung der Querungsbedingungen
- Erhöhung der Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr (Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenz)

Diese Synergieeffekte sind im Rahmen der Abwägung bzw. ermessensgerechten Einzelfallentscheidung zu berücksichtigen.

### **6.1.2 Maßnahmen zur Sicherung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus**

Das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau in einem Straßenzug ist von vielfältigen Faktoren abhängig. Verkehrsorganisatorisch maßgebend ist die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit. Ob diese eingehalten wird bzw. wie sich der Verkehrsablauf insgesamt darstellt, wird u. a. durch den subjektiven Straßenraumeindruck der Verkehrsteilnehmer und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung entscheidend mit beeinflusst. Zudem wirkt sich die Verkehrsregelung an den Knotenpunkten auf den Verkehrsfluss aus.

Entsprechend bilden das städtebauliche Umfeld, die Gestaltung des Straßenraumes sowie der Knotenpunkte wesentliche Maßnahmenfelder zur Sicherung eines ortsverträglichen, verstetigten und lärmarmen Geschwindigkeitsniveaus. Folgende Maßnahmen erscheinen aus Sicht der Lärmaktionsplanung sinnvoll und sollten hinsichtlich Ihrer Realisierbarkeit geprüft werden:

## **Geschwindigkeitsüberwachung**

Zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens können regelmäßige Kontrollen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beitragen. Entsprechend der aktuellen Verordnung zur „Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeit und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr durch die Ordnungsbehörden im Land Brandenburg“ (MI Brandenburg, 2004) liegt dabei das Hauptaugenmerk allein in einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zukünftig sollten auch die Aspekte des Lärmschutzes eine stärkere Rolle spielen. Hierfür müssen jedoch auf Landesebene die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.

Einzige aktuelle Möglichkeit zur aktiven Beeinflussung des Geschwindigkeitsniveaus aus Lärmschutzgründen im Land Brandenburg bildet daher der Einsatz von sog. Motivanzeigetafeln. Diese weisen die Verkehrsteilnehmer unsanktioniert auf überhöhte Geschwindigkeiten hin. Mit den Motivanzeigen kann ein Beitrag geleistet werden, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu verbessern bzw. ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten (SVU Dresden, 2018). Die Anschaffung und der Einsatz weiterer Geschwindigkeitsanzeigetafeln sind daher zu empfehlen. Optimale Einsatzorte sollten im Rahmen einer Testphase geprüft werden.

## **Straßenraumgestaltung**

Während der östliche Teil der Potsdamer Straße bereits im Sinne einer integrierten Straßenraumgestaltung vorbildlich umgebaut worden ist, bestehen westlich der Jahnstraße weitere Optimierungspotenziale. Dies betrifft vor allem die Angebote für den Fuß- und Radverkehr. Die Zahl der sicheren Quermöglichkeiten ist nicht ausreichend. Im Verlauf des Radfahrstreifens ist der Abstand zu den parkenden Fahrzeugen zu gering. Es fehlt der Sicherheitstrennstreifen. Weitere Gefährdungspotenziale bestehen an Knotenpunkten und Einmündungen, so zum Beispiel am Abzweig der Elbestraße. Darüber hinaus wird der aktuelle Straßenraumeindruck der Zielstellung: Verlagerung der Hauptverkehrsströme auf die Nordspange, nicht ausreichend gerecht.

Perspektivisch ist daher in der Potsdamer Straße auch im Abschnitt zwischen Jahnstraße und Iserstraße eine integrierte Umgestaltung des Straßenraumes zu empfehlen. Dabei sollten die Nutzungsanforderungen des Fuß- und Radverkehr, des ÖPNV sowie der angrenzende Bebauungsstrukturen im Vordergrund stehen. Es sollte eine möglichst durchgehende Straßenraumbegrünung gewährleistet werden.

Einen zweiten Handlungsschwerpunkt hinsichtlich der Straßenraumgestaltung bildet die Ortsdurchfahrt Ruhlisdorf. Im Zuge der Teltower Straße sind aktuell Angebotslücken für den Fuß- und Radverkehr vorhanden. Es bestehen Fahrbahnoberflächenschäden. Der Knotenpunkt mit der Dorfstraße bzw. Güterfelder Straße ist durch weitläufige und unübersichtliche Fahrbahnflächen gekennzeichnet. Daher sollte auch hier eine integrierte Straßenraumgestaltung erfolgen.

In der Oderstraße sollte die, zwischen Warthestraße und Katzbachstraße in Fahrtrichtung Osten, bestehende Zweistreifigkeit möglichst aufgehoben werden. Diese sorgt unnötig für Konfliktpotenziale und verleitet zu einem zu zügigen Fahren. Im Rahmen der Neuaufteilung des Straßenraumes sollten attraktive und sichere Anlagen für den Fuß- und Radverkehr im Vordergrund stehen. In diesem Zusammenhang ist auch eine Neuordnung der Linksabbiegemöglichkeiten vorzunehmen.

### Knotenpunktgestaltung

Mit der Inbetriebnahme der Nordspange sowie der durchgängig vierstreifigen Befahrbarkeit der L 40 hat sich die Verkehrsbedeutung der Potsdamer Straße deutlich reduziert. In der Knotenpunktzufahrt zum Ruhlsdorfer Platz wurde bisher allerdings noch keine Anpassung vorgenommen. Für den Rechtsabbiegestrom aus der Potsdamer Straße in die Ruhlsdorfer Straße steht somit weiterhin eine Aufstelllänge von über 80 m zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass diese unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsaufkommen nicht mehr benötigt wird.

Die Rechtsabbiegespur sollte auf das verkehrstechnisch notwendige Maß eingekürzt werden. Die frei werdenden Flächen können für eine Verbreiterung des Grünstreifens sowie ggf. für Baumpflanzungen genutzt werden (siehe Abb. 20). Damit erhöht sich gleichzeitig der Abstand der Kfz-Verkehrsemissionen zur unmittelbar südlich angrenzenden Wohnbebauung.

Darüber hinaus sollte im Rahmen der Anpassungen auch eine Optimierung der Radverkehrsführung erfolgen. Der Radverkehr sollte frühzeitig in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verschwenkt und möglichst als Rad- oder Schutzstreifen zwischen der Geradeaus- und der Rechtsabbiegespur geführt werden.



**Abb. 20** Fotomontage Knotenpunktzufahrt Ruhlsdorfer Platz

Im weiteren Verlauf des Hauptstraßenzuges sollte auch in der Mahlower Straße geprüft werden, ob die zwischen Schönower Straße und Gonfrevillestraße vorhande-

ne Busspur angesichts der aktuellen reduzierten Verkehrsaufkommen und Rückstauerscheinungen noch benötigt wird.

In diesem Zusammenhang sollte auch eine verkehrstechnische Überprüfung des Knotenpunktes Schönower Straße / Mahlower Straße vorgenommen werden. Aktuell sind in den Hauptverkehrszeiten Rückstauerscheinungen für den Linksabbieger von der Schönower Straße in Fahrtrichtung Osten zu verzeichnen. Für diesen wäre eine Verlängerung der Freigabezeiten sinnvoll. Damit würde gleichzeitig eine weitere Stärkung der Nordspange gegenüber der Potsdamer Straße erfolgen.

### **Umgestaltung von Knotenpunkten zum Kreisverkehr**

Im Stadtgebiet sollte eine grundsätzliche Überprüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung weiterer Knotenpunkte zu Kreisverkehren vorgenommen werden. Im konkret zu betrachtenden Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sind entsprechende Betrachtungen insbesondere für folgende Knotenpunkte zu empfehlen:

- Mahlower Straße / Schönower Straße
- Liebigplatz
- Ruhlsdorfer Platz

Im Vergleich zur bisherigen Vorfahrtregelung ergeben sich durch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr aus Lärmgesichtspunkten folgende Vorteile:

- Durch Kreisverkehre ergibt sich ein kontinuierlicher und verlangsamter Verkehrsfluss. Das Geschwindigkeitsniveau im Knotenpunktbereich sowie die Lärmbelastungen werden reduziert.
- Die Kreisverkehre können als geschwindigkeitsdämpfende Elemente wirken. Sie tragen damit zu einer Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten auf ein stadtverträgliches Niveau bei.
- Die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren ist häufig vergleichbar mit der von LSA-Kreuzungen. Vor allem in den Nebenverkehrs- und Schwachlastzeiten sind die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer jedoch geringer. Damit reduzieren sich Anfahr- und Bremsvorgänge.

Hinzu kommen weitere positive Sekundäreffekte durch eine Verkehrsregelung als Kreisverkehr. Hinsichtlich einer sicheren und attraktiven Gestaltung für den Fußverkehr sollten in allen Ein- und Ausfahrten Fußgängerüberwege angeordnet werden. Der Radverkehr sollte möglichst gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Zuge der Kreisfahrbahn geführt werden. Perspektivisch sollten diese Regelung auch an den bereits bestehenden Kreisverkehren geprüft werden.

Die konkreten Realisierungsmöglichkeiten sind im Rahmen weiterführender Untersuchungen jeweils im Einzelfall zu überprüfen. Wesentliche Rahmenbedingungen für eine Umgestaltung bilden die Flächenverfügbarkeit sowie das Verkehrsauf-

kommen, die Verteilung der Verkehrsströme und die Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde für die o. g. Knotenpunkte lediglich die grundsätzliche Flächenverfügbarkeit vorgeprüft.

### Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist in der Regel eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Verkehrssicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.



**Abb. 21** Beispiele Ortseingangsgestaltung mit Fahrstreifenversatz

Derartige Probleme bestehen in der Stadt Teltow ausschließlich im Ortsteil Ruhlsdorf. Sowohl für den südlichen Ortseingang im Zuge der L 794 als auch im Verlauf der Stahnsdorfer Straße sollte eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung vorgesehen werden. Optimale Effekte können dabei durch eine Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz (Beispiele siehe Abb. 21) erreicht werden. Sofern eine entsprechende Gestaltung nicht möglich ist, kann die Installation einer Motiv- bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafel nachweislich eine Alternative bieten (SVU Dresden, 2018).

### Straßenraumbegrünung

Eine durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Alleebepflanzung kann maßgeblich zu einem ortsverträglichen und verstetigten Verkehrsfluss beitragen. Durch die optische Gliederung des Straßenraumes wird insgesamt langsamer gefahren. Zusätzlich ergibt sich durch die räumliche und optische Trennung der Kfz-Fahrbahn von den Seitenbereichen psychologisch eine reduzierte Wahrnehmung des Kfz-Verkehrs.

Deshalb sollten eine zusätzliche Neupflanzung bzw. Verdichtung von Straßenbegleitgrün - möglichst als alleeartige Bepflanzung - für folgende Straßenabschnitte geprüft werden:

- Mahlower-Straße (Verdichtung östlich der Gartenstraße, siehe Abb. 22)
- Ruhlsdorfer Straße (im neu entstehenden Grünstreifen)

- Lichterfelder Allee (Mittelstreifen)



**Abb. 22** Fotomontage Verdichtung Straßenraumbegrünung Mahlower-Straße

Generelle Voraussetzung für die Umsetzung der Begrünungsmaßnahmen ist eine Überprüfung des Leitungsbestandes. Zudem müssen an den Kreuzungen und Einmündungen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden.

### 6.1.3 Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehr

Die Verlagerung von Kfz-Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da hierbei in der Regel Verkehrsabnahmen in einem, Verkehrszunahmen in einem anderen Bereich gegenüberstehen. Die jeweiligen Betroffenheiten im Ist-Zustand sowie deren Veränderungen durch die Verlagerungseffekte sind daher genau abzuwägen.

Hauptzielstellung sollte es dabei sein, den Verkehr im Hauptstraßennetz zu konzentrieren. Die Strategie der Bündelung des Kfz-Verkehrs bildet eine Grundphilosophie der integrierten Lärminderungsstrategie. Am effektivsten wirkt diese, wenn die Hauptverkehrsströme möglichst dort abgewickelt werden, wo keine oder nur eine geringe Anwohnerbetroffenheit bestehen.

Mit der Nordspange wurde diesen Zielstellungen bereits weitestgehend entsprochen. Weitere Entlastungseffekte ergeben sich mit der geplanten L 77n sowie der Biomalzspange. Diese bilden zukünftig eine Alternative zur Iserstraße sowie zur Ruhlsdorfer Straße. Um einen möglichst hohen Verlagerungseffekt auf die Neubautrasse erreichen zu können, ist parallel zu deren Umsetzung eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Bereich der beiden Bestandstrassen zu empfehlen.

In Zusammenhang mit den in den letzten Jahren erfolgten sowie zukünftig geplanten Veränderungen im Straßennetz ist weiterhin die Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf sinnvoll.

### 6.1.4 Optimierung der Radverkehrsführung

Im Bestand sind im Verlauf der zu untersuchenden Straßen mit Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr punktuelle Konflikte und Optimierungspotenziale für den Radverkehr vorhanden:

- In der Ortslage Ruhlsdorf bestehen im Zuge der Teltower Straße Angebotslücken. Im Rahmen einer grundhaften Umgestaltung- und Sanierung sollten hier gesonderte Anlagen für den Radverkehr geschaffen werden (siehe auch Kapitel 6.1.2).
- Im Verlauf der Potsdamer Straße sind zwischen Elbestraße und Neißestraße keine ausreichenden Sicherheitsräume zwischen dem Radfahrstreifen und den parkenden Fahrzeugen vorhanden. Auch hier ist eine Anpassung der Radverkehrsführung erforderlich. Perspektivisch sollte möglichst eine Umgestaltung nach dem Vorbild der Teilabschnitte östlich des Puschkinplatzes erfolgen (siehe auch Kapitel 6.1.2).
- In verschiedenen weiteren Abschnitten bestehen im Verlauf von getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radwegen Nutzungsüberlagerungen zwischen dem Fuß- und Radverkehr, zu schmale Radwege, Oberflächendefizite, etc. Hier sollte die Benutzungspflicht überprüft werden. Vielfach ist es sinnvoll, statt der Benutzungspflicht ein Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“ oder sogenannter anderer Radweg) vorzusehen. Damit wird den Nutzungsanforderungen durch die unterschiedlichen Radfahrergruppen zumeist besser Rechnung getragen.

Eine entsprechende Überprüfung ist insbesondere für die Radverkehrsanlagen in der Teltower Straße sowie die Lichterfelder Allee zu empfehlen.

- Darüber hinaus sollten perspektivisch weitere kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit an den Knotenpunkten konzipiert und umgesetzt werden.

### 6.1.5 Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr

Auch für den Fußverkehr besteht im Verlauf der Hauptverkehrsstraße Optimierungs- und Verbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Querungsmöglichkeiten:

- Im Verlauf der K 6960 sind in Teilabschnitten der Potsdamer Straße sowie der Mahlower Straße bereits günstige Rahmenbedingungen für den Fußverkehr geschaffen worden. Eine entsprechende Gestaltung sollte auch im westlichen Abschnitt der Potsdamer Straße weitergeführt werden (siehe auch Kapitel 6.1.2). Unter anderem im Nahbereich der Bushaltestellen sollten zusätzliche Querungsangebote geschaffen werden.
- Kurzfristig ist im Bereich bestehender Sperrflächen zu prüfen, inwieweit eine Schaffung zusätzlicher Querungshilfen mit provisorischen Bordenlementen mög-

lich ist. Neben der Potsdamer Straße betrifft dies beispielsweise auch die Mahlower Straße in Verlängerung der Osdorfer Straße.

- Zwischen dem P+R-Parkplatz Gonfreville Straße und dem S-Bahnhof „Teltow Stadt“ existiert im Bestand keine Querungsmöglichkeit. Eine sichere Querung ist lediglich mit erheblichen Umwegen am Knotenpunkt mit der Mahlower Straße möglich. Auch wenn die Rahmenbedingungen hier schwierig sind, sollte die Einrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe am westlichen Ende des Platzbereiches des S-Bahnhofes geprüft werden.
- Gleiches gilt auch für die Stahnsdorfer Straße im Ortsteil Ruhlsdorf. Hier sind in Höhe Haltestelle „Stahnsdorfer Straße“ beidseits Zugänge zu den angrenzenden Wohngebieten vorhanden. Eine sichere Querungsmöglichkeit existiert aktuell nicht.
- Im Zuge der Lichterfelder Allee sollte in regelmäßigen Abständen ein Querungsangebot unter Nutzung des bestehenden Mittelstreifens eingerichtet werden.

Weiterer Handlungsbedarf besteht für den Fußgängerlängsverkehr. Dies betrifft einerseits die Teltower Straße in der Ortslage Ruhlsdorf (siehe auch Kapitel 6.1.2). Auf der anderen Seite bedarf es östlich des Haltepunktes Teltow einer Sanierung der Seitenbereiche.



**Abb. 23** Beispiele Gehwegüberfahrt

Darüber hinaus ist im Rahmen anstehender Umgestaltungsmaßnahmen eine Umgestaltung der Zufahrten in das Nebennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen (siehe Abb. 23). Dadurch wird die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz besser verdeutlicht. Es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie der Verkehrssicherheit. In der Mahlower Straße wurde an verschiedenen Einmündungen bereits eine entsprechende Grundgestaltung vorgenommen (siehe Abb. 23 rechts).

## 6.1.6 Abschirmung / Seitenraumgestaltung

In der Mahlower Straße ist der Seitenraum im Abschnitt zwischen Gustav-Sandter-Straße und Liselotte-Hermann-Straße durch einen bis zu 15 m breiten Grünstreifen geprägt (siehe Abb. 24). Dieser bietet die Möglichkeit, eine Abschirmung für die dahinterliegende Bebauung zu erreichen.



**Abb. 24** Bestandssituation Mahlower Straße

Aus städtebaulichen Gründen sollte dies jedoch nicht im klassischen Sinne einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles erfolgen. Vielmehr könnte über eine gezielte Bepflanzung sowie Gestaltungselemente versucht werden, eine stärkere Trennung zwischen Bebauung und der Kfz-Fahrbahn zu erreichen (Abb. 25).



**Abb. 25** Beispiele für eine Abschirmung durch Bepflanzung bzw. Gestaltungselemente

Während durch die Hecke vorrangig psychologische Lärminderungseffekte erfolgen, ist über die Gestaltungselemente (Abb. 25, rechts) tatsächlich eine abschirmende Wirkung möglich. Hierbei ist darauf zu achten, dass durch eine entsprechende Materialwahl bzw. Begrünung Reflexionseffekte möglichst vermieden werden.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass an relevanten Querungsstellen sowie an Knotenpunkten und Einmündungen ausreichende Sichtbedingungen gewährleistet werden.

## 6.2 Integrierte Lärminderungsstrategie

Parallel zu den gezielten Maßnahmen für die Hot-Spot-Bereiche (Straßen > 3. Mio. Fahrzeuge pro Jahr) sollten in der Stadt Teltow weitere Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Hauptziel der integrierten Lärminderungsstrategie ist dabei eine nachhaltige Reduzierung der Lärmbelastungen im gesamten Stadtgebiet. Hierzu ist vor allem eine weitere konsequente Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) notwendig. Durch diese kann eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen erreicht werden. Ziel sollte es dabei sein, sowohl im Binnenverkehr, als auch für ein- und auspendelnde Verkehrsteilnehmer attraktive Alternativangebote zu schaffen.

Folgende Maßnahmenbausteine sind im Sinne der integrierten Lärminderungsstrategie wichtig:

- **Aktualisierung des Verkehrsentwicklungskonzeptes**

Eine stadtverträgliche Mobilität sowie die Berücksichtigung der Aspekte des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes bilden in der Stadt Teltow eine wichtig Zielstellung bei der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung. Die Lärmaktionsplanung sowie verschiedene weitere Konzepte liefern hierbei wichtige Impulse.

Um konkrete Lösungsansätze und kleinteilige Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems erarbeiten und hinsichtlich ihrer Wirkungen überprüfen zu können, bedarf jedoch weiterführender konzeptioneller Betrachtungen. Entsprechend sollte das Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Teltow im Sinne eines verkehrsträgerübergreifenden und integrierten Mobilitätskonzeptes aktualisiert werden.

- **Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege**

Durch die Siedlungsstrukturen wird das Verkehrsverhalten wesentlich beeinflusst. Je kürzer die Wege zwischen den Quellen und Zielen sind, umso höher sind die Nutzungsanteile des Umweltverbundes. Dies sollte bei Erweiterungs- und Bauvorhaben sowie der generelle Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein kurze Wege zu schaffen und kleinteilige Versorgungsstrukturen in den Orts- und Stadtteilen zu unterstützen.

- **Attraktives Radverkehrsangebot**

Beim Radverkehr ist im Sinne einer Angebotsplanung eine kleinteilige Vernetzung und Optimierung der bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen zu einem zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsnetz notwendig. Als Grundlage hierfür können die aktuellen Untersuchungen zum Radwegkataster der Stadt Teltow dienen. Darauf aufbauend ist eine Überarbeitung und Weiterentwicklung des Rad-, Reit- und Wanderwegekonzept der Stadt Teltow als ge-

meindeübergreifendes Konzept gemeinsam mit Kleinmachnow und Stahnsdorf zu empfehlen.

Neben den Verknüpfungen innerhalb des Stadtgebietes sollten hierbei auch die Verknüpfungen mit den benachbarten Gemeinden sowie mit Berlin und Potsdam im Vordergrund stehen. Dies betrifft insbesondere die Anbindung mit den geplanten Radschnellverbindungen sowie die Realisierung des gemeinsamen Rad- und Wanderweges entlang des Teltowkanals. Einen weiteren Schwerpunkt sollte zukünftig die Ausweitung attraktiver Radabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen und Verknüpfungspunkten bilden.

#### - **Förderung des Fußverkehrs**

Beim Fußverkehr ist gesamtstädtisch wie beim Radverkehr ein kontinuierliches Handeln im Sinne der Verbesserung der Querungsbedingungen, zur Reduzierung von Trennwirkungen sowie zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulsicherheit erforderlich.

Im Fokus der Fußverkehrsförderung sollten insbesondere Kinder und Senioren, als wichtige und besonders zu schützende Nutzergruppen stehen. Eine weitere strategische und konzeptionelle Untersetzung des Themas ist zu empfehlen.

#### - **Erhalt und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes**

Der Erhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden ÖPNV-Angebote im Sinne einer flächendeckenden und hochwertigen Erschließung bildet einen zentralen Baustein der Daseinsvorsorge sowie der integrierten Lärmminde-  
rungsstrategie.

Wichtige Herausforderungen liegen dabei in einer Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu den Haltestellen (Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, etc.) und der Anpassung an die dynamischen siedlungsstrukturellen Veränderungen in der Region. Darüber hinaus bedarf es attraktiver Angebote auch in den Nebenverkehrszeiten sowie für Relationen mit weniger starker Nachfrage.

Von zentraler Bedeutung ist die Weiterentwicklung der Verknüpfungen mit der unmittelbar angrenzenden Bundeshauptstadt Berlin. Dies betrifft insbesondere auch den kleinräumigen Stadt-Umland-Austausch. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden hierzu verschiedene Probleme im Bestand benannt (siehe Anlage 1).

#### - **Ausbau der Schienenverbindungen in Richtung Potsdam und Berlin**

Angesichts der hohen Bedeutung des Stadt-Umland-Verkehrs im Austausch mit Berlin und Potsdam ist eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität im öffentlichen Personennahverkehr notwendig, um eine signifikante Reduzierung von Kfz-Fahrten zu erreichen. Für den Busverkehr bestehen hierbei systembedingte Grenzen.

Entsprechend ist im Sinne der integrierten Lärminderungsstrategie der Ausbau des S-Bahn-Systems und die Sicherung der hierfür erforderlichen Flächen von hoher Bedeutung. Gleiches gilt für eine Reaktivierung der Tram-Verbindung nach Potsdam.

#### - **Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz**

Im Sinne der Lärminderung sowie zur Förderung des Umweltverbundes ist auch im Zuge der Neben- und Anliegerstraßen eine umfassende städtebauliche Gestaltung der Straßenräume erforderlich. Hauptzielstellung bildet dabei die Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten. Mit gestalterischen Mitteln soll die Einhaltung des angestrebten Niedriggeschwindigkeitsniveaus verbessert werden.

Wesentliche Gestaltungselemente bilden dabei u. a. Gehwegüberfahrten (konsequente Abgrenzung zum Hauptnetz), Plateauaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen bzw. -versätze und Baumtore.

#### - **Mobilitätsberatung**

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes sollten durch die Mobilitätsberatung gezielt Mobilitätsentscheidungen beeinflusst und weitere Unterstützer aktiviert werden. Wesentliche Handlungsfelder bilden hierbei die Mobilitätsbildung, das betriebliche Mobilitätsmanagement sowie Informationen und Aktionen rund um die Themen Umwelt und Verkehr.

#### - **Carsharing (Auto teilen)**

Ein weiteres Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung zu Gunsten des Umweltverbundes bietet das Carsharing<sup>4</sup>. Es gewährleistet eine Pkw-Verfügbarkeit im Bedarfsfall<sup>5</sup> und sorgt gleichzeitig dafür, dass der Besitz eines privaten Pkw bzw. auch eines Zweitwagens nicht zwingend erforderlich ist.

Aktuell existiert in der Stadt Teltow kein Carsharing-Angebot. Generell sollte der Gedanke des Autoteilens unterstützt werden, wenn vor Ort entsprechende Initiativen oder Anfragen durch regional agierende Anbieter entstehen.

#### - **Förderung der Elektromobilität**

Die Elektromobilität sorgt durch eine Reduzierung der Anfahr- und Motorengeräusche für eine Reduzierung des Lärms, bietet jedoch keine umfassende Lö-

---

<sup>4</sup> Unter Carsharing versteht man die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen durch mehrere Nutzer. Siehe auch [www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)

<sup>5</sup> Nach erfolgter Anmeldung ist der Zugang zum Fahrzeug dabei ohne großen organisatorischen Aufwand in der Regel auch kurzfristig möglich.

sung für die innerstädtischen Lärm- und Verkehrsprobleme. Ab ca. 30 km/h sind zunehmende Roll- und aerodynamische Geräusche dominierend.

Eine Förderung sollte möglichst dort erfolgen, wo notwendige Kfz-Verkehre durch die alternativen Antriebe stadtverträglicher gestaltet werden können. Dies betrifft insbesondere die Themenfelder ÖPNV, Carsharing, Taxi und Lieferverkehr. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bietet die Förderung der Elektromobilität im Radverkehr. Dadurch kann einerseits der Einsatzbereich des Fahrrades vergrößert werden. Andererseits werden neue Nutzergruppen erschlossen.

#### - **Lärmarme Fahrbahnoberflächen**

Die Gewährleistung schadensarmer und ebener Fahrbahnoberflächen bildet eine Grundvoraussetzung zur Lärmvermeidung. Dies gilt nicht nur für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen sondern für das Gesamtnetz.

In Abschnitten mit einer starken Überlagerung hoher Verkehrsaufkommen mit unmittelbar angrenzender Wohnbebauung sollte die Möglichkeit des Einsatzes lärmarmen Fahrbahnoberflächenbeläge (z. B. „Düsseldorfer Asphalt“, LOA 5 D) bzw. Einbauten (z. B. lärmarme Schachteindeckung) geprüft werden.

Die beschriebenen integrierten Maßnahmenbausteine sollten einerseits im Rahmen anstehender Aus-, Um- und Neubauplanungen berücksichtigt werden. Andererseits verdeutlichen diese auch weiteren konzeptionellen Vertiefungsbedarf.

### **6.3 Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche**

Speziell im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung sind die Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht ausschließlich die Gebiete im eigentlichen Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Vielmehr sollte auch allgemein bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bauungsstrukturen eine vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten angestrebt werden. Ziel muss es dabei sein, zusätzlich ruhige Bereiche innerhalb der Quartiere zu schaffen. Dies ist einerseits durch eine Schließung von Baulücken und die damit verbundene Abschirmung für die rückwärtige Bebauung sowie angrenzende Hofbereiche möglich. Andererseits ist speziell bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete auf eine Erschließung von außen sowie auf eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung zu achten. Ziel muss es dabei sein, dass innerhalb der Wohngebiete motorisierter Verkehr ausschließlich Anliegerverkehr stattfindet und dieser ebenfalls möglichst effektiv seine Ziele innerhalb des Gebietes erreicht.

Im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung sollte daher in die entsprechenden Planungsprozesse eine verbindliche Prüfung und Abwägung in Bezug auf das Thema ruhige Gebiete integriert werden.

## 7 Lärminderungswirkung

### 7.1 Vorgehensweise

Die prognostischen Lärmbelastungen für die kartierten Straßenabschnitte werden auf Grundlage des Gesamtmaßnahmenbündels des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 6) abgeschätzt. Die Einschätzung der Lärm-Betroffenheiten bzw. der Veränderungen im Vergleich zum Bestand erfolgt unter Verwendung der Lärmkennziffern sowie der Anzahl der Anwohner, welche gesundheitsgefährdenden bzw. erheblich belästigenden Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Generell ist zu beachten, dass nicht alle getroffenen Maßnahmen im Rahmen der prognostischen Abschätzung berücksichtigt werden, da einzelne Aspekte in ihrer Wirkung zu komplex sind oder nur vereinfacht implementiert werden können.

Speziell betrifft dies z. B. die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, die insgesamt langfristig zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens beitragen werden. Wo und in welcher Ausprägung, ist jedoch im Detail aktuell nicht einschätzbar. Weiterhin können die Veränderungen an den Knotenpunkten (z. B. Umgestaltung zum Kreisverkehr) sowie in den Ortseingangsbereichen nicht berücksichtigt werden. Diese haben rechnerisch keine Auswirkungen. In der Realität ergeben sich für die Betroffenen jedoch spürbare positive Effekte.

Im Rahmen der Abschätzung der Lärminderungswirkungen werden entsprechend vordergründig die Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus abgebildet. Zusätzlich wurde die aktuell stattfindende Sanierung der Ruhlsdorfer Straße berücksichtigt. Im Abschnitt zwischen Ruhlsdorfer Platz und Albrecht-Wiebach-Straße wurde im Bestand noch mit Kopfsteinpflaster gerechnet.

### 7.2 Immissionsbelastungen und Betroffenheiten

In Tab. 8 werden die Betroffenheiten sowie deren Entwicklung für die untersuchten Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr zusammengefasst. Parallel wird die Zahl der betroffenen Bewohner nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes für die einzelnen Pegelklassen dargestellt (siehe Abb. 26 und Abb. 27).

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen eine weitere wesentliche Verbesserung der Lärmsituation in der Stadt Teltow erfolgen kann. Sowohl die Zahl der Einwohner, die Lärmbelastungen oberhalb der Schwellwerte ausgesetzt sind, als auch die Zahl der erheblich belästigten Einwohner nimmt mit der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes deutlich ab (siehe Tab. 8).

Im Vergleich zur Bestandssituation reduziert sich die Zahl der Betroffenen über 55 dB(A) nachts um ca. 22 %. Besonders stark sind die Veränderungen im Pegelbereich über 60 dB(A) nachts. Von den 90 im Bestand betroffenen Einwohnern ver-

bleiben lediglich 35. Dies entspricht einer Abnahme um ca. 61 %. Mit den konzipierten Maßnahmen wird entsprechend vor allem für die am stärksten vom Straßenlärm betroffenen Einwohner eine deutliche Verbesserung erreicht.

Darüber hinaus ergeben sich jedoch parallel auch Abnahmen für die von erheblichen Belästigungen betroffenen Einwohner.

Da der Nachtwert auch einen Teilbaustein des Lärmindex  $L_{den}$  bildet, wirken sich die nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in abgeschwächter Form auch auf den Gesamttageswert aus. Die entsprechenden Abnahmen sind allerdings geringer.

			Bestands- situation	Maßnahmenkonzept		
				absolut	Abnahme	Abnahme
Betroffenheiten ganztags	Einwohner $L_{den}$	> 70	85	65	-20	-23,5 %
		> 65	854	732	-122	-14,3 %
		> 55	3.132	3.019	-113	-3,6 %
	LKZ <sub>den</sub>	> 65	383	315	-68	-17,7 %
		> 55	6.791	6.195	-596	-8,8 %
Betroffenheiten nachts	Einwohner $L_{night}$	> 60	90	35	-55	-61,1 %
		> 55	976	766	-210	-21,5 %
		> 45	3.544	3.173	-371	-10,5 %
	LKZ <sub>night</sub>	> 55	468	295	-174	-37,0 %
		> 45	7.576	6.185	-1.392	-18,4 %

**Tab. 8** Veränderung Gesamtbetroffenheit für Straßenabschnitte > 3 Mio. Kfz/a

Zu den dargestellten Verbesserungen kommen weitere langfristige, nicht in den Berechnungen abbildbare Effekte im Stadtgebiet, welche sich aus dem integrierten und gesamtgemeindlichen Ansatz der Maßnahmenkonzeption ergeben. Auch sie tragen wesentlich zur Verbesserung der Schallimmissionssituation und damit auch der Umfeld-, Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die konzipierten Maßnahmen geeignet sind sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig einen wesentlichen Beitrag für den Gesundheitsschutz in der Stadt Teltow leisten zu können.

Durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Nachtzeitraum wird dem besonderen Schutzbedarf der Bevölkerung in diesen Zeiten (Nachtruhe) Rechnung getragen. Gleichzeitig ist die Zahl der Fahrzeuge, welche von den entsprechenden Beschränkungen betroffen sind gering.

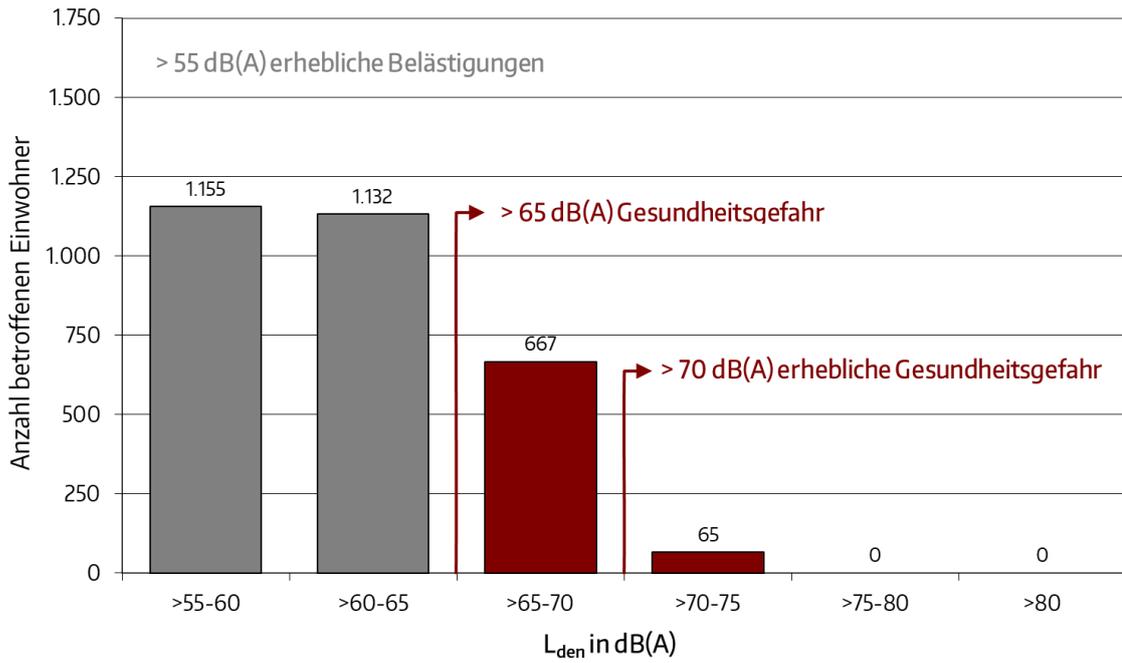


Abb. 26 Betroffene Bewohner ganztags L<sub>den</sub> nach Umsetzung des Konzeptes

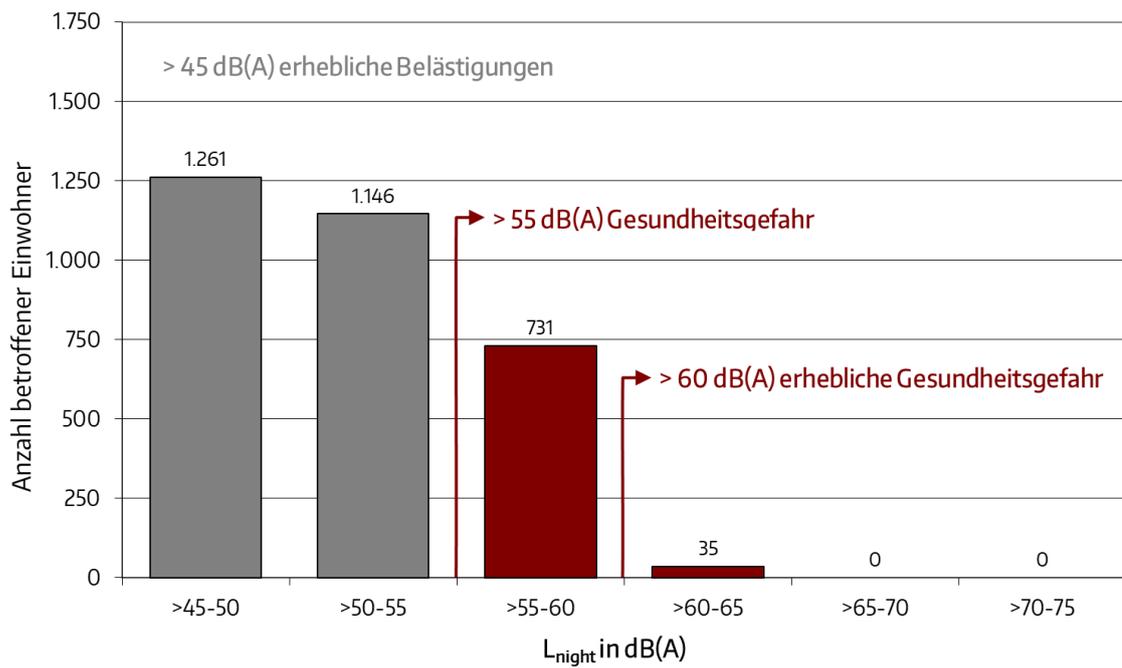


Abb. 27 Betroffene Bewohner nachts L<sub>night</sub> nach Umsetzung des Konzeptes

## 8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

In der nachfolgenden Tab. 9 werden die Maßnahmen aus Kapitel 6 nochmals zusammengefasst und unter verschiedenen Umsetzungshorizonten zugeordnet. Allerdings sollten diese nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die nachfolgende Zuordnung zu den Umsetzungshorizonten stellt daher ausschließlich eine Richtschnur aus Sicht der Lärminderung dar.

<b>Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Stadt Teltow</b>				Zeitraum:		
<b>Maßnahmenblock</b>	<b>Einzelmaßnahmen</b>			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
<b>1.</b>	<b>Maßnahmen in den Hauptkonfliktbereichen</b>					
1.1	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	1.1.1	Tempo 30 ganztags, Potsdamer Str. zwischen Hollandweg und Ruhlsdorfer Platz (Verlängerung in Richtung Osten)	X		
	nach Einzelfallentscheidung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der jeweiligen örtlichen Randbedingungen	1.1.2	Tempo 30 nachts, Mahlower Straße zwischen Ruhlsdorfer Straße und Brücke unter der Anhalter Bahn	X		
		1.1.3	Tempo 30 nachts, Ruhlsdorfer Straße zwischen Potsdamer Straße und Gonfrevillestraße	X		
		1.1.4	Tempo 30 ganztags, Iserstraße Verlängerung bis ca. 125 m südlich der Kreuzung Elbestraße	X		
		1.1.5	Tempo 30 nachts, Stahnsdorfer Straße zwischen Bushaltestelle und Teltower Straße	X		
		1.1.6	Prüfung Realisierungsmöglichkeiten in der Lichterfelder Allee und Iserstraße	X		

<b>Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Stadt Teltow</b>				Zeitraum:		
<b>Maßnahmenblock</b>		<b>Einzelmaßnahmen</b>		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
1.2	Maßnahmen zur Sicherung eines ortsträchtigen Geschwindigkeitsniveaus	1.2.1	Geschwindigkeitsüberwachung <sup>6</sup>			X
		1.2.2	Einsatz von Motivanzeigen	X		
		1.2.3	Straßenraumgestaltung (siehe Maßnahmen 1.3 bis 1.7)		X	
1.3	Integrierte Straßenraumgestaltung	1.3.1	Potsdamer Straße zwischen Liebigplatz und Strienitzweg		X	
		1.3.2	Teltower Straße		X	
		1.3.3	Oderstraße zwischen Warthestraße und Katzbachstraße		X	
1.4	Einkürzen der Rechtsabbiegespur aus Richtung Potsdamer Straße in Richtung Ruhlsdorfer Straße auf das verkehrstechnisch notwendige Maß (Optimierung der Radverkehrsführung, Straßenraumbegrünung)			X		
1.5	Überprüfung der Notwendigkeit der Busspur im Zuge der Mahlower Straße zwischen Schönower Straße und Gonfrevillestraße angesichts der aktuellen Verkehrsaufkommen und Rückstauerscheinungen sowie generelle verkehrstechnische Überprüfung des Knotenpunktes Schönower Str. / Mahlower Str. (Ziel: Erhöhung der Freigabezeit für den Linksabbieger Schönower Str.)			X		
1.6	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten weiterer Kreisverkehre	1.6.1	Mahlower-Straße / Schönower Straße		X	
		1.6.2	Liebigplatz		X	
		1.6.3	Ruhlsdorfer Platz		X	
1.7	Geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung (Alternativ Motivanzeige)	1.7.1	südlicher Ortseingang Ortsteil Ruhlsdorf im Zuge der L 794		X	
		1.7.2	Stahnsdorfer Straße, Ortsteil Ruhlsdorf		X	

<sup>6</sup> Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen auf Landesebene erforderlich

<b>Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Stadt Teltow</b>				Zeitraum:		
<b>Maßnahmenblock</b>		<b>Einzelmaßnahmen</b>		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
1.8	Straßenraumbegrü- nung / Verdichtung der Alleebepflanzung (Prüfung der Realisie- rungsmöglichkeiten in Abhängigkeit vom je- weiligen Leitungsbe- stand)	1.8.1	Mahlower -Straße	X		
		1.8.2	Ruhlsdorfer Straße	X		
		1.8.3	Lichterfelder Allee (Mittelstreifen)	X		
		1.8.4	Potsdamer Straße zwischen Holland- weg und Ruhlsdorfer Straße (siehe Maßnahme 1.4)	X		
1.9	Bündelung des Ver- kehrs im Hauptstra- ßennetz	1.9.1	Bau der L 77n sowie der Biomalzspange	X		
		1.9.2	Erarbeitung eines gemeindeübergrei- fendes Lkw-Führungskonzeptes Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf	X		
1.10	Überprüfung der Rad- wegbenutzungspflicht	1.10.1	Lichterfelder Allee	X		
		1.10.2	Teltower Straße	X		
1.11	Prüfung zusätzlicher Querungsmöglichkei- ten	1.11.1	Mahlower Straße in Verlängerung der Osdorfer Straße		X	
		1.11.2	Gonfreville Straße westliche Ende Platzbereich S-Bahnhof		X	
		1.11.3	Stahnsdorfer Straße in Höhe Haltestelle Stahnsdorfer Straße		X	
		1.11.4	Lichterfelder Allee (unter Nutzung des bestehenden Mittelstreifens)		X	
1.12	Sanierung Seitenbereiche Mahlower Straße östlich Haltepunkt Teltow					
1.13	gezielte Bepflanzung sowie Einsatz von Gestaltungselementen zur stär- keren Trennung zwischen Bebauung und der Kfz-Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens auf der Südseite der Mahlower Straße im Abschnitt zwischen Gustav-Sandter-Straße und Liselotte-Hermann-Straße		X			

<b>Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Stadt Teltow</b>		Zeitraum:		
<b>Maßnahmenblock</b>	<b>Einzelmaßnahmen</b>	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich
<b>2.</b>	<b>Integrierte Lärminderungsmaßnahmen (siehe Kapitel 6.2)</b>			
2.1	Aktualisierung Verkehrsentwicklungskonzept	X		
2.2	Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege			X
2.3	Attraktives Radverkehrsangebot			X
2.4	Förderung des Fußverkehrs			X
2.5	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes			X
2.6	Ausbau der Schienenverbindungen in Richtung Potsdam und Berlin		X	
2.7	Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz			X
2.8	Mobilitätsberatung			X
2.9	Carsharing (Auto teilen)			X
2.10	Förderung der Elektromobilität			X
2.11	Lärmarme Fahrbahnoberflächen			X
<b>3.</b>	<b>Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete</b>			
3.1	vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstrukturen (Erschließung möglichst von Außen sowie konsequente Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen)			X
3.2	Verankerung einer verbindliche Prüfung und Abwägung zum Thema ruhige Gebiete im Rahmen der Siedlungsentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung		X	

**Tab. 9** Maßnahmenübersicht und Umsetzungshorizonte

Insgesamt sind vor allem die kurzfristigen Maßnahmen zur Lärminderung von hoher Priorität, da diese in der Regel eine effektive Möglichkeit zur Reduzierung der Schallimmissionen bilden. Hervorzuheben sind dabei insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Belastungsschwerpunkte. Nicht weniger wichtig sind jedoch auch die im zweiten Teil der Tabelle aufgelisteten Maßnahmen,

welche einer kontinuierlichen Umsetzung bedürfen, da sie mittel- bis langfristig für eine nachhaltige und ganzheitliche Lärminderung sorgen.

## 9 TÖB- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Entsprechend der EU-Vorgaben erfolgte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Teltow eine frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung. Am 09.04.2018 fand hierzu eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt. In dieser wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert, die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung sowie Handlungsempfehlungen zur Lärminderung vorgestellt. Das Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung findet sich im Anhang in Anlage 1.

Auf Grundlage der erfolgten Bürgerhinweise wurden folgende Veränderungen bzw. Ergänzungen des Lärmaktionsplanes vorgenommen:

- Ergänzung der Bestandsanalyse hinsichtlich weiterer lärmsensibler Einrichtungen (Schulen, Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen etc.)
- Berücksichtigung der Stahnsdorfer Straße im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes einschließlich konkreter Maßnahmenempfehlungen
- zusätzliche Maßnahme zur Prüfung der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zuge der Lichterfelder Allee und Iserstraße
- Präzisierung der Hinweise zur Förderung des ÖPNV im Rahmen der integrierten Lärminderungsstrategie.

Weiterhin erfolgte im Zeitraum vom 07.06.2018 bis zum 09.07.2018 eine öffentliche Auslegung des Berichtsentwurfes zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Teltow. Parallel wurde der Lärmaktionsplan auf der städtischen Internetseite veröffentlicht.

Die Hinweise, Anregungen und Zielvorstellungen wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft bzw. abgewogen und in die Maßnahmenstrategie, wenn nicht bereits ohnehin enthalten, einbezogen. Die Abwägung ist als Anlage 2 Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB) zum Erläuterungsberichtsentwurf des Lärmaktionsplanes Teltow beteiligt. Die eingegangenen Hinweise und Stellungnahmen sind in die Erarbeitung des Abschlussberichtes einbezogen worden. Die Zusammenfassung und Abwägung der TÖB-Beteiligung findet sich in Anlage 3.

## 10 Zusammenfassung / Fazit

Bezug nehmend auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Europäisches Parlament und Rat, 2002) ist spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und gegebenenfalls eine Fortschreibung vorzunehmen. Der Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow wurde letztmalig im Jahr 2013 aktualisiert. Die Stadt ist entsprechend verpflichtet, eine erneute Überprüfung / Fortschreibung durchzuführen.

Gegenstand der Untersuchungen bildet das Hauptstraßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken erfolgt zentral durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Als Grundlage für den Lärmaktionsplan wurde durch das Landesamt für Umwelt eine aktuelle Lärmkartierung bereitgestellt. Deren Auswertung zeigt, dass im Umfeld der Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr die gesundheitsrelevanten Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts für ca. 854 bzw. 976 Einwohner überschritten werden.

Darüber hinaus ist eine Vielzahl weiterer Einwohner der Stadt Teltow von erheblichen Belästigungen - verursacht durch den Straßenverkehrslärm - betroffen.

Im Vergleich zur Bestandssituation 2012 konnte jedoch in verschiedenen Bereichen bereits eine deutliche Verringerung der Lärmbetroffenheiten erreicht werden. Am deutlichsten sind die Veränderungen in der Potsdamer Straße. Hier wirken sich sowohl die erfolgten Geschwindigkeitsbegrenzungen, als auch die integrierte Straßenraumgestaltung positiv aus.

Im Lärmaktionsplan 2017 / 2018 wurde ausgehend von der aktuellen Bestandssituation ein Bündel verschiedener Maßnahmen erarbeitet, welches für eine weitere Reduzierung der Lärmbetroffenheiten in der Stadt Teltow beitragen soll. Dieses beinhaltet neben Minderungsmaßnahmen für die konkret zu betrachtenden Hot-Spot-Bereiche auch wichtige Ansätze für eine integrierte Lärminderungsstrategie.

Ausgangspunkt bildet die Zielstellung der EU-Umgebungslärmrichtlinie „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Die konzipierten Maßnahmen sind geeignet sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig einen wesentlichen Beitrag für den Gesundheitsschutz sowie die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Teltow leisten zu können.

Allerdings ist für die Umsetzung der konzipierten Maßnahmen zu berücksichtigen, dass diese nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Teltow liegt. Einzelne Straßenabschnitte befinden sich nicht in kommunaler Baulast. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt hier dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

## 11 Literaturverzeichnis

- BAURCONSULT. (2017). *Radwegkataster der Stadt Teltow - Zwischenbericht*. im Auftrag der Stadt Teltow: BAURCONSULT Architekten Ingenieure GbR .
- BMU. (2008). *Lärmwirkung*. <http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/laerschutz/laerschutz-im-ueberblick/laermwirkung/>.
- BMVBS. (23.11.2007). *Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Bundesrepublik Deutschland. (1990). *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BIm-SchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)*.
- Bundesrepublik Deutschland. (2002). *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert am 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)*. Berlin.
- Bundesrepublik Deutschland. (2006). *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom März 2006 (BGBl. I S. 516)*. Berlin.
- Bundesrepublik Deutschland. (25. Juni 2005). *Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm*. Berlin.
- complan. (2017). *Wohnungspolitische Umsetzungsstrategie (WUS) für die Stadt Teltow*. im Auftrag der Stadt Teltow: complan Kommunalberatung GmbH.
- EBA. (2017). *Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3*. <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> sowie <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/statistik?id=10852&br=false&gemeinde=Teltow> : Eisenbahn Bundesamt.
- Ernst Basler+PartnerGmbH. (2010). *Standortentwicklungskonzept Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf*. im Auftrag der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft "Der Teltow" (KAT): Ernst Basler+PartnerGmbH.
- Europäisches Parlament und Rat. (2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Luxemburg 25.Juni 2002*. Brüssel.
- FGSV. (1990). *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 90*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V.

- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Hoffmann-Leichter. (2013). *Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe*. im Auftrag der Stadt Teltow: Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH.
- Hoffmann-Leichter. (2014). *Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe - Straßenverkehrslärmprognose gemäß RLS-90*. im Auftrag der Stadt Teltow: Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH.
- IfnE. (2010). *Integriertes Klimaschutzkonzept Teltow*. im Auftrag der Stadt Teltow: Ingenieurbüro für neue Energien .
- Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes. (1982). *Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm*. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 29 (1982), Seite 13 - 16 .
- IVV. (2013). *Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf*. im Auftrag der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft "Der Teltow" (KAT): Ingenieurgruppe IVV GmbH.
- LAI. (2017). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2. Aktualisierung in der Fassung vom 9. März 2017*. [https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/hinweise\\_zur\\_laermaktionsplanung\\_2017\\_03\\_09\\_1503575612.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/hinweise_zur_laermaktionsplanung_2017_03_09_1503575612.pdf) (zuletzt abgerufen 08.06.2018): Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI).
- LfU Brandenburg. (2017). *Lärmkartierung für das Land Brandenburg, Stufe 3*. [http://maps.brandenburg.de/apps/laerm\\_strasse\\_2017/](http://maps.brandenburg.de/apps/laerm_strasse_2017/): Landesamt für Umwelt des Landes Brandenburg.
- LK Argus GmbH. (2014). *TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie AP 3 „Ruhige Gebiete“*. [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Forschungsdaten/ank/fkz\\_3712\\_55\\_101\\_novellierung\\_eu\\_umgebungslaermrichtlinie\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdaten/ank/fkz_3712_55_101_novellierung_eu_umgebungslaermrichtlinie_bf.pdf).
- LUGV Brandenburg. (2012). *Lärmkartierung Brandenburg*. <http://luaplms01.brandenburg.de/laermkart%5Fwww/viewer.htm>: Landesamt für Umwelt Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (jetzt LfU Brandenburg).
- MI Brandenburg. (2004). *Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr durch die Ordnungsbehörden im Land Brandenburg*. <https://bravors.brandenburg.de/de/verwaltungsvorschriften-217099>: Ministerium des Inneren des Landes Brandenburg.
- MLUL Brandenburg. (2017). *Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg*. [https://mlul.brandenburg.de/media\\_fast/4055/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf](https://mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/Strategie-Laermaktionsplanung-BB2017.pdf) (zuletzt abgerufen 25.05.2018).

- PI Potsdam. (2014, 2015, 2016). *Verkehrsunfalldaten der Stadt Teltow*.  
Polizeiinspektion Potsdam.
- STEG. (2008). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept-ISEK Stadt Teltow*. im  
Auftrag der Stadt Teltow: STEG Stadtentwicklung GmbH.
- SVU Dresden. (2018). *Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von  
Geschwindigkeitsanzeigetafeln*.  
<https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068>:  
SVU Dresden im Auftrag des LfLUG Sachsen.
- TU Dresden. (2013). *Forschungsprojekt Mobilität in Städten SrV2013,  
Mobilitätssteckbrief Kleinmachnow / Stahnsdorf / Teltow  
(Wohnbevölkerung)*. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät  
Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut für Verkehrsplanung und  
Straßenverkehr.
- Umweltbundesamt. (2016). *Empfehlungen zu Auslösekriterien für die  
Lärmaktionsplanung*. [http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-  
laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung).

## Protokoll

## Anlage 1

persönlich/~~telefonisch~~

Datum: 09.04.2018

Uhrzeit: 18:00 bis 20:00 Uhr

**Betreff: Fortschreibung Lärmaktionsplan Teltow 2017 / 2018  
Öffentlichkeitsveranstaltung**

**Teilnehmer:** ca. 25 Bürger der Stadt Teltow

Herr Jezischek - Stadt Teltow, Stadtentwicklung und Bauordnung  
Herr Schönefeld - SVU Dresden

### Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und kurze Einführung zur Thematik sowie zum Ablauf der Lärmaktionsplanung durch Herrn Jezischek.
- 2) Von Herrn Schönefeld wird anschließend zu folgenden Themen informiert:
  - a) Grundlagen und Ziele der Lärmaktionsplanung
  - b) Lärmkartierung / Konfliktschwerpunkte
  - c) Bestandssituation / Umsetzungsstand LAP 2013
  - d) Maßnahmenempfehlungen
  - e) Lärminderungswirkung / Fazit
- 3) Im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden von den Bürgern folgende Fragen, Anregungen und Hinweise gegeben bzw. erörtert:
  - a) Frage: Was können die Bürger als Betroffene tun, um die Maßnahmen zu unterstützen?

Antwort (Herr Schönefeld): Generell besteht zwischen den Zielstellungen der Lärmaktionsplanung und den Rahmenbedingungen für die verkehrsrechtliche Anordnung eine Differenz. Daher ist es sinnvoll, auch von Seiten der Bürger aktiv zu werden. Dies betrifft sowohl den Straßenverkehrslärm, als auch den Eisenbahn- sowie den Fluglärm.

Beim Fluglärm sollte im regionalen Verbund gearbeitet werden. Ziel sollte es sein, möglichst geringe Gesamtbetroffenheiten zu erreichen.

Hinweis eines Bürger: Auch durch das eigene Verkehrsverhalten kann aktiv Einfluss auf die Lärmsituation im Stadtgebiet genommen werden.

- b) Vorschlag: Auch bei einer Unterschreitung der Orientierungswerte der Lärmschutzrichtlinie StV ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglich. Die Ermessensausübung durch die zuständige Verkehrsbehörde sollte zukünftig stärker zu Gunsten des Gesundheitsschutzes erfolgen. Entsprechend sollte auch die Lichterfelder

Allee in das Maßnahmenpaket zur Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung integriert werden.

Antwort (Herr Schönefeld): Je größer die Abweichung vom Orientierungswert ist, umso schwieriger ist eine Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Die Entscheidung hat jeweilige im Einzelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Im konkreten Fall ist zudem mit dem Landesbetrieb Straßenwesen als Bau- lastträger ein weiterer Akteur zu berücksichtigen.

Der Vorschlag wird in den weiteren Bearbeitungsprozess mitgenommen und fachlich abgewogen. Um keine zu große Erwartungshaltung zu schüren, sind die Unterschiede in der Bestandssituation im Vergleich zur Mahlsdorfer und Ruhlsdorfer Straße zu berücksichtigen bzw. bei den Erläuterungen zu verdeutlichen.

- c) Anmerkung weiterer Bürger: Eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung in der Lichterfelder Allee ist zu unterstützen.
- d) Frage: Es ist geplant, die Knesebeckbrücke zu sanieren. Die bestehende Tonnagebeschränkung wird damit aufgehoben. Wie ist die Thematik aus Sicht der Lärmaktionsplanung zu bewerten?

Antwort (Herr Schönefeld): Die Thematik ist nicht über die Lärmaktionsplanung abschließend lösbar. Hierzu bedarf es weiterführender Untersuchungen. Bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans 2013 wurde ein gemeindeübergreifendes Schwerverkehrsführungskonzept angeregt. Die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes ist auch Bestandteil des aktuellen Maßnahmenkonzeptes. Hier sollten die Auswirkungen durch die geplanten Veränderungen im Straßennetz berücksichtigt werden.

- e) Vorschlag: Die Tempo-30-Regelung in der Potsdamer Straße sollte in Richtung Osten bis zum Ruhlsdorfer Platz verlängert werden.

Antwort (Herr Schönefeld): Eine entsprechende Verlängerung ist Bestandteil der Maßnahmenvorschläge. Zudem wird hier bereits aktiv durch die Straßenverkehrsbehörde an einer Umsetzung gearbeitet.

- f) Hinweis: Durch die Doppelstockbusse der BVG werden am Ruhlsdorfer Platz erhebliche Lärmbelastungen und Erschütterungen verursacht.
- g) Hinweis: Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollte speziell auf den Bevölkerungszuwachs sowie auf den Pendlerverkehr eingegangen werden. Dies betrifft auch den Schülerverkehr (Pendler nach Berlin und Potsdam).

Antwort (Herr Schönefeld): Diese Aspekte spielen in den Bereich der integrierten Maßnahmenstrategie hinein. Allerdings können die Themenfelder im Rahmen der Lärmaktionsplanung lediglich grundsätzlich adressiert werden. Eine vertiefende Betrachtung ist nicht möglich.

- h) Hinweis: Im Bereich des evangelischen Seniorenzentrums „Bethesda“ wird für den Knotenpunkt Mahlower Straße / Gustl-Sandtner-Straße der Bau eines Kreisverkehrs im Zusammenhang mit der Einrichtung einer fünfzügigen Gesamtschule diskutiert.

- i) Vorschlag: Auch die Schulen und Kindertagesstätten sollten im Rahmen der Betroffenheitsbetrachtungen mit berücksichtigt werden.

Antwort (Herr Schönefeld): Hierbei handelt es sich um einen guten Vorschlag. Eine entsprechende Detailbetrachtung / Darstellung zu den Schul- und Kita-Standorten wird in den Lärmaktionsplan integriert.

- j) Hinweis: Darüber hinaus sollte auch das Mobilitätsverhalten der Schüler zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst werden. Aktuell ist eine Zunahme der „Eltern-Taxis“ zu beobachten.

- k) Frage: Wird die Stahnsdorfer Straße im Rahmen der LAP-Fortschreibung berücksichtigt?

Antwort (Herr Schönefeld): In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wird die Stahnsdorfer Straße in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans mit einbezogen. Da der Schwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen unterschritten wird, liegen keine aktuellen Kartierungsinformationen vor. Allerdings ist eine Grobeinschätzung der Betroffenheitssituation auf Basis der Lärmkartierung 2012 möglich.

- l) Frage: Woran liegt es, dass der Ausbau der Biomalzspange bisher nicht begonnen wurde?

Antwort: Herrn Jezischek liegen keine Informationen zu den Ursachen vor. Nach seinem aktuellen Kenntnisstand soll Ende des Jahres mit dem Ausbau begonnen werden.

- m) Frage: Wieso ist in der Stahnsdorfer Straße eine kurzfristige Umsetzung einer vorübergehenden Tempo-30-Regelung während der Baumaßnahme Ruhlsdorfer Straße nicht möglich?

Antwort (Herr Jezischek): Ansprechpartner ist die Straßenverkehrsbehörde. Der zuständige Kollege ist mit der Maßnahme befasst und befürwortet diese auch grundsätzlich. Allerdings ist mit dem Kreis als Straßenbaulastträger ein weiterer Akteur im Anordnungsverfahren zu berücksichtigen. Ein genauer Sachstand zu den Ursachen für die bisher nicht erfolgte Umsetzung liegt Herrn Jezischek allerdings nicht vor.

- n) Vorschlag: Im Zuge der Stahnsdorfer Straße sollte im Bereich des Ortseinganges geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umgesetzt werden?

Antwort (Herr Schönefeld): Der Vorschlag wird mitgenommen, nochmals angeschaut und ggf. im Maßnahmenkonzept ergänzt.

- o) Frage: Es ist unverständlich, dass die Iserstraße mitbetrachtet wird und die Stahnsdorfer Straße nicht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 2 wurde die Straße mit betrachtet.

Antwort (Herr Schönefeld): Ursache ist hier der von der EU vorgegebene Schwellwert von 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. In der Stahnsdorfer Straße wird dieser Wert knapp unterschritten. Im Rahmen der Lärmkartierung 2012 wurden vom Land alle Straßen kartiert, für welche Verkehrsdaten vorlagen. Aus verschiedenen Gründen beschränkt sich die neue Lärmkartierung auf die verpflichtend zu untersuchenden Straßenab-

schnitte. Dies ist aus fachlicher Sicht nicht optimal, war aber durch die Kommunen nicht beeinflussbar.

- p) Frage: Kann die Tempo-30-Regelung in Ruhlsdorf auch nach Umsetzung der L 77n sowie der Biomalzspange bestehen bleiben.

Antwort (Herr Schönefeld): Hier ist wahrscheinlich an Hand der neuen Situation und Funktion der Straße erneut eine verkehrsrechtliche Abwägung vorzunehmen.

- q) Frage: Gibt es schon konkrete Pläne zur Sanierung / Umgestaltung der Teltower Straße?

Antwort (Herr Schönefeld): Bisher existieren noch keine konkreten Planungen.

- r) Frage: Wie ist der Umsetzungsstand des Lärmaktionsplanes Stufe 2 zu bewerten.

Antwort (Herr Schönefeld): Im Vergleich mit anderen Städten sind bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt worden. Auch die in den letzten Jahren realisierten Straßenbauvorhaben weisen aus verkehrsplanerischer Sicht ein hohes Gestaltungsniveau auf.

- s) Frage: Haben sich im Vergleich zur zweiten Stufe die verwendeten Grundlegenden Daten (Verkehrsmenge, Schwerverkehrsaufkommen etc.) verändert?

Antwort (Herr Schönefeld): Grundlage sind die aktuellen Verkehrszahlen, welche turnusmäßig alle 5 Jahre durch Bund und Land erhoben werden. Basis für die aktuelle Lärmkartierung sind die Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015. Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Verkehrsdaten aus dem Jahr 2010 verwendet.

- t) Hinweise: Die ÖPNV-Preise vor allem für grenzüberschreitende Fahrten nach Berlin sind relativ teuer. Auch der Takt sollte weiter verdichtet werden. Auch die fehlende Durchbindung der Linie X10 bis zum Regionalbahnhaltelpunkt Teltow stellt eine wichtige Lücke im ÖPNV-Angebot dar. Tagsüber enden die Fahrten an der Warthestraße. Auch Richtung Großbeeren / Gewerbegebiet bedarf es einer Verdichtung.

Antwort (Herr Schönefeld): Die Bedeutung der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems für die integrierte Lärminderungsstrategie wird im Lärmaktionsplan angesprochen. Die Thematik ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Allerdings sind eine umfassende Betrachtung sowie die Ableitung expliziter Maßnahmen nicht möglich. Hierzu bedarf es weiterführender vertiefender Untersuchungen.

Generell ist festzustellen, dass das Grundniveau des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet gut ist. Um eine weitere Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, bedarf es jedoch weiterer Angebote. Hierbei muss auch berücksichtigt werden, dass sowohl die Stadt Berlin, als auch das Umland wächst. Entsprechend muss auch das Nahverkehrssystem mitwachsen. Dies betrifft vor allem hoch leistungsfähige ÖPNV-Angebote.

- u) Frage: Welche Möglichkeiten bestehen für eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Hauptverkehrsstraßen auch am Tag?

Antwort (Herr Schönefeld): Die abschließende zeitliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgt jeweils im Rahmen der Abwägung bzw. des Anordnungsverfahrens durch die zuständige Verkehrsbehörde.

Eine Begründung bzw. Umsetzung nächtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen ist zumeist einfacher. Einerseits sind nachts weniger Fahrzeuge unterwegs und damit von den entsprechenden Beschränkungen betroffen. Andererseits ist in diesen Zeiten der Schutzbedarf der Anwohner (Nachtruhe) höher. Entsprechend bildet eine Beschränkung auf den Nachtzeitraum häufigen einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen.

Je nach den örtlichen Rahmenbedingungen, kommt aber auch eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung in Frage. Eine entsprechende Regelung wurde beispielsweise in der Potsdamer Straße umgesetzt.

In der Mahlower Straße und der Ruhlsdorfer Straße existiert für den Nachtzeitraum eine gute Argumentationsgrundlage. Entsprechend leiten sich die Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplanes ab. Im Rahmen des Anordnungsverfahrens erfolgt dann auch eine Prüfung einer durchgängigen Beschränkung.

- v) Frage: Was wird den Stadtverordneten vorgelegt? Das was empfohlen wird oder die Maßnahmen, welche mit allen Akteuren abgestimmt sind

Antwort (Herr Schönefeld): Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Deren Hinweise werden unter Berücksichtigung der Zielstellungen des Gesundheitsschutzes abgewogen.

- 4) Herr Jezischek schließt die Veranstaltung und dankt allen Teilnehmern für Ihre Teilnahme sowie die konstruktive Diskussion. Abschließend verweist er auf die öffentliche Auslage des LAP-Entwurfes, welche voraussichtlich Anfang Juni 2018 erfolgen wird. Der konkrete Termin wird über das Amtsblatt bekannt gegeben.

**Aufgestellt:** Dresden, den 13.04.2018

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

## Anlage 2 Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow – Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)“ im Rahmen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurfes (Stand 16.04.2018) im Zeitraum zwischen 07.06.2018 und 09.07.2018.

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Bürger 1, 03.07.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Richtig erfasst sind die Lärmschwerpunkte in den Teltower Hauptverkehrsstraßen. Wenn das Verkehrsaufkommen mehr als 3 Mio. Fahrzeuge pro Jahr erreicht, bedeutet dies eine Fahrfolge von mehr als 5 Fahrzeugen pro Minute- auf den Tagesdurchschnitt verteilt. Das wird an den bezeichneten Hauptverkehrsstraßen im Berufsverkehr mehrfach übertroffen.</li> <li>2. Nicht erfasst wurde die Herkunft der Fahrzeuge, die nach Teltow einfahren. Das erachte ich als schweren Mangel. Eine Erfassung der Herkunft hätte es ermöglicht, Maßnahmen zur Verkehrlenkung zu planen. Der Verkehr in Teltow ist kein Inselbetrieb. Er verläuft in Abhängigkeit vom Umland, insbesondere Berlins.</li> <li>3. Im Gutachten gibt es keinerlei Bezug zur Umweltbelastung durch Abgase und Schadstoffe. Der Zusammenhang zwischen Verkehrsdichte, Lärm und Schadstoffbelastung wird nicht einmal erwähnt. Das ist ein weiterer schwerer Mangel.</li> <li>4. Eine weitere Anbindung Teltows an das Schienennetz ist b.a.w. nicht in Sicht. Das bedeutet, dass der ÖPNV innerhalb TKS und zwischen TKS, Potsdam und Großbeeren weiterhin mit Bussen durchgeführt werden muss. Geschwindigkeitsreduzierungen auf den auch von den Linienbussen befahrenen Hauptverkehrsstraßen behindern den ÖPNV. Fehlende Haltebuchten führen zu unnötigen Staus und blockieren Rettungsfahrzeuge. In der Mahlower Str. z.B. ist die Bildung einer Rettungsgasse nahezu unmöglich. Dieses Problem kommt im Gutachten überhaupt nicht vor. Es gibt keinerlei Einschätzung über die Qualität des ÖPNV in der Region.</li> </ol>	<p>Eine detaillierte Erfassung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsströme ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Entsprechende Betrachtungen werden in der Regel im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführt.</p> <p>Dennoch werden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption die Stadt-Umland-Wechselbeziehungen mit betrachtet.</p> <p>Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben bildet in der Lärmaktionsplanung die Betrachtung des Straßenverkehrslärmes den Schwerpunkt.</p> <p>Auf die Wechselwirkungen zwischen Lärminderung, Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung wird unter anderem im Rahmen der Zielstellung der Lärmaktionsplanung im Kapitel 4 eingegangen.</p> <p>Hauptaugenmerk der empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen auf dem Nachtzeitraum. Die Zahl der betroffenen Linienfahrten ist hinsichtlich der Gesamtfahrleistung vergleichsweise gering.</p> <p>Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [FGSV 2006] ist das Halten der Busse am Fahrbahnrand gegenüber Busbuchten in der Regel zu bevorzugen.</p> <p>Die Untersuchung der Durchlässigkeit des Straßennetzes für Rettungsfahrzeuge ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Im Rahmen der Analyse ist eine grundsätzliche Bewertung des ÖPNV-</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>5. Im Gutachten treten an mehreren Stellen Fehlbezeichnungen von Straßen auf: S.17: "Mahlsdorfer Str.", S. 29 "Mahlsdorfer Str." und "Gustav-Sandner-Str." auf S. 58</p> <p>6. Die Empfehlung zur Abschaffung der Busspur auf der Mahlower Str. und zur Einkürzung der Rechtsabbiegespur am Ruhlsdorfer Platz sind abzulehnen.</p> <p>7. Eine Straßenbahn von Teltow nach Potsdam ist nicht mehr aktuell. Potsdam sollte über den S-Bahn Ringschluss und Wannsee erreicht werden können.</p> <p>8. Der Pkt. 6.1.3. ist komplett abzulehnen ("Grundphilosophie"). Nordspange und Zeppelinufer in Verlängerung der Oderstraße sind die Hauptschlagader im Teltower Verkehr. In diesem Bereich eine "Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes" zu fordern, ist total kontraproduktiv. Weil viele, vor allem auch Berufskraftfahrer, beim Ausfahren aus den sehr vernünftigen Kreiseln nicht blinken, bilden sich dort erhebliche Staus im Berufsverkehr, insbesondere vor der Knesebeckbrücke. Es wäre der Stadtverwaltung zu empfehlen, vor jedem Kreisel eine kleine Tafel anzubringen, die ermahnt, beim Ausfahren den Blinker zu betätigen. Das kann auch ein intelligentes Piktogramm sein.</p> <p>9. Weitere Kreisverkehre sind sehr zu begrüßen. Dass wir sie an den genannten Stellen (Ruhlsdorfer Platz, Liebigplatz und Schönower-, Ecke Mahlower Str.) noch nicht haben, ist ein Versäumnis unabhängig vom Lärmaktionsplan- ganz besonders bezüglich des Ruhlsdorfer Platzes.</p> <p>10. In unseren Nachbarländern Polen, Tschechien und Österreich findet man noch vielerorts Straßenabschnitte, die auf 40 km/h begrenzt sind. Die dortigen Behörden haben offensichtlich erkannt, dass die zugelassenen Kfz für 30 km/h technisch nicht ausgelegt sind. Entscheidend für Lärm und / oder Schadstoffausstoß ist die Motordrehzahl. Fährt man in einem PkW im 3.Gang mit 40 km/h, ist sie am niedrigsten.</p>	<p>Systems in der Stadt Teltow erfolgt. Die Schreibfehler werden korrigiert.</p> <p>Mit der Inbetriebnahme der L 40n haben sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen deutlich verändert. Die Maßnahme sieht lediglich vor, die Notwendigkeit der genannten Fahrspuren ergebnisoffen zu überprüfen.</p> <p>Die Straßenbahnverbindung nach Potsdam ist Bestandteil des integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf [IVV 2013].</p> <p>Eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes im Zuge der Nordspange und des Zeppelinufers ist nicht Ziel der Lärmaktionsplanung. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Verhalten am Kreisverkehr sollten unabhängig von der Lärmaktionsplanung diskutiert werden.</p> <p>Lärmmessungen bei Einzelvorbeifahrten haben gezeigt, dass beim überwiegenden Teil der Fahrzeugflotte auch beim hochtourigem Fahren bei Tempo 30 keinen höheren Lärmpegel als bei 50 km/h entstehen. Hinsichtlich der Luftschadstoffsituation ist der Einfluss des Verkehrsfluss (Stetigkeit) wesentlich wichtiger als das Geschwindigkeitsniveau. Angesichts der bestehenden Betroffenheiten ist eine Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 40 km/h nicht ausreichend.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>11. Zusammenfassend ist das Gutachten sehr enttäuschend. Am Ende von 80 Seiten nur zu empfehlen, weitere Schikanen zu errichten und noch mehr 30er-Zonen einzurichten und jeglichen Querverkehr zwischen den Teltower Stadtteilen zu unterbinden, wird uns vom aktuellen Lärm weder befreien, noch verhindern, dass die enorme Schadstoffbelastung in den Hauptverkehrsstraßen endlich abnimmt.</p> <p>12. Empfehlungen: Ausbau des Schienenverkehrs, Wiedereinrichtung der alten Querverbindungen und Maßnahmen zur Verkehrslenkung in Verbindung mit dem Wiederaufbau zweier Brücken über den Teltowkanal; Kooperation mit Berlin und dem Kreis TF. Die Verkehrsströme in der Region und speziell im Stadtgebiet sollten entflochten werden.</p>	<p>Die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus in den Nachtstunden bildet keine Schikane, sondern trägt lediglich den erheblichen Gesundheitsgefährdungen Rechnung.</p> <p>Eine Unterbindung von Querverbindungen zwischen den Teltower Stadtteilen ist nicht Ziel der Lärmaktionsplanung. Ziel ist eine Bündelung des Kfz-Verkehrs sowie eine Verdichtung der Angebote im Umweltverbund.</p> <p>Der Ausbau des Schienenverkehrs bildet bereits einen wichtigen Baustein des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Eine Entflechtung und Verteilung des Kfz-Verkehrs in der Region und im Stadtgebiet widerspricht den Zielstellungen des Lärminderung.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
2.	Bürger 2, 07.07.2018	<p>1. Im Umfeld Lindenstraße / Potsdamer Straße bestehen bedingt durch den Straßenverkehr extremer Lärm, Dreck und Schadstoffemissionen. Ein Öffnen der Fenster ist kaum möglich. Es bestehen deutliche Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung der Freiflächen.</p> <p>Alle auf Seite 14 geschilderten psychophysischen, sozialen und ökonomischen Auswirkungen können bestätigt werden.</p> <p>2. Im Aktionsplan wird der Umbau des entsprechenden Abschnitts der Potsdamer Straße gelobt; dennoch kann man sich damit nicht zufrieden geben, denn trotz der Tempo-30 überschreitet ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer das zulässige Geschwindigkeitsniveau.</p> <p>Warum werden keine Kontrollen durchgeführt bzw. „Blitzer“ aufgestellt. Nachts finden teilweise Rallyefahrten durch die Innenstadt statt. Ohne spürbare Sanktionen für die Verursacher wird sich hier nichts ändern.</p> <p>3. Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum riesige Lkw (oft mit Anhänger) überhaupt durch eine Altstadt fahren dürfen. Hierbei kann es sich kaum durchgehend um Zulieferer der kleinen Geschäfte in der Potsdamer Straße handeln. Bereits morgens sorgen die Lkw für sehr hohe Lärmbelastungen. Diese Fahrzeuge haben im historischen Stadtkern nicht zu suchen. Die Stadt Teltow sollte die Altstadt für den Lkw-Durchgangsverkehr sperren.</p>	<p>Die Betroffenheitssituation ist bekannt und wird im Lärmaktionsplan entsprechend beschrieben.</p> <p>Das Thema Verkehrsüberwachung / Geschwindigkeitskontrollen ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes ist die Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Schwerverkehrsführungskonzeptes. In diesem können entsprechende Fragestellungen diskutiert und abgewogen werden.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>ist bereits berücksichtigt</p> <p>im Rahmen der Detailplanungen zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>4. Der Lärm im entsprechenden Bereich der Potsdamer Straße wird zudem durch die Mietshäuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite akustisch verstärkt (Halleffekt). Betroffen sind vor allem die oberen Stockwerke. Gibt es hierfür bautechnische Lösungen, z. B. etwas was auf die Fassade montiert wird und den Schall absorbiert oder zumindest die Halleffekte minimiert?</p> <p>5. Die beste Lösung wäre eine hohe Lärmschutzwand, wie sie vor den Mietshäusern in der Mahlower Straße steht (Höhe Ruhlsdorfer Straße, beim ehemaligen Burger King). Der Lärm und Schall werden davon regelrecht „geschluckt“. Dies würde sich sowohl für die (auch dahinterliegenden) Gebäude auf unserer Seite als auch für die gegenüberliegenden Wohnhäuser positiv auswirken.</p> <p>6. Ein weiteres Lärm-Phänomen, nicht nur nachts sind Jugendliche mit mobilen laut dröhnenden Musikboxen. Diese stehen zudem oft mutwillig brüllend und teilweise sogar randalierend an der Haltestelle.</p> <p>7. Jede Art der Begrünung (auch zur Lärmreduzierung) und „geschwindigkeitsdämpfende“ Gestaltung Teltows begrüßen wir ausdrücklich. Ebenso, wie die möglichst intensivere Nutzung des Fahrrads und die Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs. Damit wird Teltow aufgewertet. Schließlich soll nicht dem Verkehr zunehmend Platz gemacht werden, sondern dem Menschen, als Maß aller Dinge.</p>	<p>Generell kann durch eine Fassadengestaltung bzw. -begrünung eine Lärminderung erreicht werden. Allerdings ist eine verbindliche Realisierung derartiger Maßnahmen durch die Eigentümer für bestehende Gebäude vorzunehmen bzw. seitens der Stadt nicht durchsetzbar.</p> <p>Positive Effekte können sich durch die im Maßnahmenkonzept vorgeschlagen zusätzliche Straßenraumbegrünung im entsprechenden Straßenabschnitt ergeben.</p> <p>Die Errichtung einer Schallschutzwand ist in diesem Bereich aus städtebaulichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich ausschließlich mit dem Straßenverkehrslärm. Die Informationen werden innerhalb der Verwaltung an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p> <p>Diese Zielstellungen bilden bereits einen wichtigen Baustein der Lärmaktionsplanung.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>ist bereits berücksichtigt</p>
3.	Bürger 3, 09.07.2018	<p>1. Auf Seite 12 wird im letzten Absatz festgehalten, dass die Umsetzung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung konzipierten Maßnahmen nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Teltow liegt. Das ist richtig. Allerdings sollte sich die Stadt Teltow proaktiv auch mit den anderen Straßenbaulastträger ins Benehmen setzen, um z. B. auch auf Landesstraßen ein Tempo 30 durchzusetzen zum Schutz der Anliegerinnen und Anlieger vor Lärm.</p> <p>Konkret sollte die Stadt Teltow zum Schutz der Anwohner der Lichterfelder Allee sich mit dem Landesstraßenbetrieb ins Benehmen setzen, um auf dieser viel befahrenen Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h während des Tages und während der Nacht durchzusetzen. Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor dem Straßen-</p>	<p>Von Seiten der Stadtverwaltung wird die Thematik, nicht zuletzt befördert durch den Lärmaktionsplan, mit den zuständigen Behörden diskutiert. Diese müssen sich jedoch an die gesetzlichen Rahmenbedingungen halten. Konkret ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV erfüllt sind.</p> <p>Eine entsprechende Prüfung wird durch den Lärmaktionsplan angeregt.</p>	<p>im Rahmen des verkehrsrechtlichen Anordnungsverfahrens zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>verkehrslärm sollte eine höhere Priorität haben, als dies bisher der Fall ist. Die Stadt sollte sich hier viel stärker als Vertreterin der Interessen der von Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner verstehen.</p> <p>2. Auf Seite 19 wird ausgeführt, dass strukturell gute Voraussetzungen bestehen, um eine Vielzahl von Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können. Dies ist richtig. Die Voraussetzungen sind da. Allerdings sollte sich die Stadt Teltow viel stärker als bisher damit beschäftigen, wie der Radverkehr in Teltow attraktiver gestaltet werden kann. Dazu gehört, auch, dass ein intensiver und regelmäßiger Dialog mit dem ADFC geführt wird und die Stadt Teltow die Vorschläge des ADFC zum Schutz der Radfahrer und zum notwendigen Ausbau der Radwege aufnimmt und umsetzt. Hier fehlt der gestalterische Wille der Stadt. Radverkehr ist Zukunftsverkehr. In einer so stark wachsenden Stadt, wie Teltow müssen die emissionsarmen bzw. -freien Verkehre im Interesse der Bürgerinnen und Bürger viel stärker von der Verwaltung und von der SVV wahrgenommen und umgesetzt werden. Das ist zwingend notwendig, damit Teltows Lebensqualität, die nicht nur aus Arbeiten und Wohnen besteht, nicht verloren geht.</p> <p>3. Die auf Seite 34 vorgeschlagene Maßnahme zum Aufbau eines TKS-Radwegnetzes mit einheitlich ausgebauten und gut beschilderten Hauptrouten sowie eine guten Verknüpfung zu regionalen Schienenverkehr ist zu begrüßen. Leider fehlt es an einer aktiven Umsetzung dieses Konzeptes. Im Bereich der Stadt Teltow kann dies auch ohne Stahnsdorf und Kleinmachnow erfolgen. Eine viel stärkere lokale Radpolitik in Teltow wäre wünschenswert. Dies ist insbesondere notwendig, um den mit der Zunahme der Bevölkerung in Teltow wachsenden Autoverkehr zu reduzieren. Innovativer Radverkehr wird in großen Städten wie Utrecht oder Kopenhagen umgesetzt. Aber auch Potsdam und Berlin folgen diesem Beispiel. Die Stadt Teltow würde an Lebensqualität gewinnen, wenn auch die Stadtverwaltung endlich damit anfangen würde, sich stärker für die Belange der Radfahrer einzusetzen. Dazu gehört auch, dass ein ausreichendes Budget für den Ausbau, die Pflege und Reparatur der Radwege im Haushaltsplan vorgesehen wird.</p> <p>4. Auf Seite 35 im vorletzten Absatz muss es INSEK und nicht ISEK heißen.</p>	<p>Im Rahmen von Baumaßnahmen findet regelmäßig eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger statt. Eine gezielte Einbindung des ADFC ist insbesondere bei Konzepten mit direktem Bezug zum Radverkehr sinnvoll. Dies soll beispielsweise im Rahmen der geplanten gemeindeübergreifenden Fortschreibung des Rad-, Reit- und Wanderwegekonzept erfolgen.</p> <p>In den letzten Jahren sind bereits an vielen Stellen im Stadtgebiet moderne und attraktive Radverkehrsanlagen umgesetzt worden. Perspektivisch ist eine weitere Verstärkung der Radverkehrsförderung erforderlich. Die Lärmaktionsplanung bildet hierfür eine wesentliche Argumentationsgrundlage.</p> <p>Der Schreibfehler wird korrigiert.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>5. Auf Seite 37 wird ausgeführt, dass die angeregten nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Mahlower Straße, Ruhlsdorfer Straße und Stahnsdorfer Straße noch nicht umgesetzt wurden und hier weiterer Handlungsbedarf besteht. Dies ist sehr bedauerlich und unverständlich. Warum wurden diese empfohlenen Maßnahmen nicht umgesetzt? Es geht doch um den Schutz der Einwohnerinnen und Einwohner vor Lärm. Die Stadt hat es doch in ihrer Hand! Warum ist diese Empfehlung bis heute nicht umgesetzt worden? Ich bitte darum, dass diese Empfehlungen schnellst möglich zum Schutze der Anwohner realisiert werden.</p> <p>6. Die auf Seite 48 vorgeschlagenen Empfehlungen werden von mir sehr unterstützt. In der Lichtenfelder Allee sollte ganztags eine Tempo 30-Regelung umgesetzt werden. Ist dies nicht möglich, sollte wenigstens nachts eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen. Hierzu muss mit dem Landesbetrieb für Straßenwesen gesprochen werden. Die nächtliche Umsetzung ist für den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner dringend geboten.</p> <p>7. Zudem sollten in Tempo 30 Zonen verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. In den Wohngebieten wird Tempo 30 leider immer wieder missachtet. Es wird morgens auf dem Weg zur Arbeit mit 60 km/h gefahren, obwohl nach 50 m wieder abgebremst werden muss, weil eine Kurve kommt. Die Stadt Teltow sollte ihre Bürgerinnen und Bürger zu einem rücksichtsvolleren Fahrverhalten gerade auch in Wohngebieten auffordern. Auch sollte regelmäßig die Einhaltung der Geschwindigkeit auf der Lichtenfelder Allee überprüft werden. Hier kommt es immer wieder zu unverantwortlichen Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>8. Die fehlende vollständige Umsetzung der im Lärmaktionsplan 2013 im Kapitel 7.7 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung des Lärmschutzes von 22-6 Uhr ist bedauerlich. Warum wurden diese Maßnahmen in der vorgeschlagenen Form nicht umgesetzt? Was sind die Gründe dafür?</p>	<p>Grundlage für die verkehrsrechtliche Abwägung und Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen bilden schalltechnische Berechnungen auf Grundlage der RLS-90. Für diese Bedarf es aktueller Verkehrsdaten.</p> <p>Durch die Baumaßnahmen im Zuge der Ruhlsdorfer Straße war eine repräsentative Verkehrserhebung nicht möglich.</p> <p>Sobald die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, werden die notwendigen Zählungen und Berechnungen durchgeführt. Auf Grundlage dieser Informationen wird durch die Verkehrsbehörde geprüft, ob die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV für eine Anordnung von Tempo 30 erfüllt sind.</p> <p>Eine abschließende Bewertung / Festlegung der Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde im Rahmen des verkehrsrechtlichen Prüfungs- und Anordnungsverfahrens. Hierbei ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV erfüllt sind.</p> <p>Eine Beteiligung / Anhörung des Landesbetriebes Straßenwesen als Baulastträger ist Teil des Verfahrens.</p> <p>Das Thema Verkehrsüberwachung / Geschwindigkeitskontrollen ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Grundlage für die verkehrsrechtliche Abwägung und Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen bilden schalltechnische Berechnungen auf Grundlage der RLS-90. Für diese Bedarf es aktueller Verkehrsdaten.</p> <p>Durch die Baumaßnahmen im Zuge der Ruhlsdorfer Straße war eine</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>ist bereits berücksichtigt</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>9. Im Lärmaktionsplan vom 10.12.2013 wird auf Seite 68 auch ausgeführt, dass die Stadt die Tempo-30-Anordnung auf den gesamten Tag ausdehnen kann, was dann natürlich auch einen positiven Effekt auf die Gesamttags-Belastung durch Umgebungslärm hätte. Eine entsprechende Ausdehnung im gesamten Stadtgebiet Teltows sollte durch die Stadtverwaltung umgesetzt werden.</p> <p>10. Die Straßen Teltows werden in den Morgenstunden von LKWs mit Fahrzeugkühlaggregaten befahren. Dies wurde schon im Lärmaktionsplan von 2013 kritisiert. Der nächtliche Betrieb dieser Aggregate in Wohngebieten ist unzulässig. Es sollte geprüft werden, wie das Ordnungsamt der Stadt Teltow, das für die Verfolgung von Verstößen gegen das Bundes-Immissionsschutzgesetz zuständig ist, diesem Verbot Geltung verschaffen kann. Werden bzw. wurden diese Verstöße durch die Stadt Teltow kontrolliert. Wie viele Fahrzeuge wurden in den Nachtstunden seit Vorliegen des 2. Lärmaktionsplans kontrolliert? Wurden Verkehrskontrollen im Stadtgebiet zur Nachtzeit durchgeführt? Gab es Verstöße gegen die 32. BImSchV?</p> <p>11. Im Lärmaktionsplan 2. Stufe (2013) wurde in Kapitel 8 als begleitende Maßnahme empfohlen, dass ein gemeindeübergreifendes LKW-Führungskonzept zur Minimierung der Belastung durch den LKW-Verkehr von und nach Berlin erarbeitet wird. Diese Empfehlung ist nun schon 5 Jahre alt. Wie ist der Stand zum LKW-Führungskonzept? Wann wurden Gespräche mit welchen Ergebnissen geführt? Wie ist der Stand der Umsetzung dieser Empfehlung?</p>	<p>repräsentative Verkehrserhebung nicht möglich. Sobald die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, werden die notwendigen Zählungen und Berechnungen durchgeführt. Auf Grundlage dieser Informationen wird durch die Verkehrsbehörde geprüft, ob die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV für eine Anordnung von Tempo 30 erfüllt sind.</p> <p>Die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen wird unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen im Rahmen des verkehrsrechtlichen Prüfungs- und Anordnungsverfahrens durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festgelegt.</p> <p>Das Betriebsverbot derartiger Kühlanlagen bezieht sich auf fest installierte Anlagen bzw. ortsveränderliche Anlagen, die vorübergehend nicht bewegt werden (z.B. nächtlich geparkte LKW mit laufender Kühleinheit). Die StVO sieht ein, von dem Bürger aufgeworfenes Verbot derartigen Lärms bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Fahrzeugen nicht vor. Erfasst wird von der einschlägigen Rechtsnorm (§30(1) StVO) nur unnötiger Fahrzeuglärm, der bei sachgerechter Nutzung das für den Verkehr notwendige Maß übersteigt und andere (abstrakt) beeinträchtigen kann. Da die Polizei für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständig ist, kann das Ordnungsamt der Stadt Teltow diesbezüglich keine Aussagen zu den Kontrollen bzw. Verstößen treffen.</p> <p>Das Lkw-Führungskonzept, welches als begleitende Maßnahme im Lärmaktionsplan der Stadt Teltow, 2. Stufe (2013) aufgeführt worden ist, soll im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow erstellt werden. Entsprechende finanzielle Mittel wurden für das Haushaltsjahr 2019 bereits beantragt.</p>	<p>im Rahmen des Anordnungsverfahrens zu berücksichtigen</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

### Anlage 3 Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplan für die Stadt Teltow – Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)“ im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Berichtsentwurf (Stand 16.04.2018).

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Polizeidirektion West, Polizeiinspektion Potsdam 25.05.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grundsätzlich wird nur auf die Dinge eingegangen, die im Rahmen des Anhörverfahrens nach § 45 StVO durch Sachbereich beurteilt werden.</li> <li>2. Geschwindigkeitsreduzierung (Abb. 19):               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. zu Pkt. 1 Keine Bedenken</li> <li>b. zu Pkt. 2 Keine Zustimmung</li> <li>c. zu Pkt. 3 Die Ruhlsdorfer Straße ist derzeit im Bau. Nach Verkehrsfreigabe bzw. Neuorganisation der Verkehrsströme sollte eine aktuelle Messung erfolgen.</li> <li>d. zu Pkt. 4 Die Iserstraße hat einen guten Ausbauzustand, gehört zum klassifizierten Straßennetz und unterliegt keiner Beschränkung einzelner Verkehrsarten. Die Verlängerung der 30 km/h, die nur wegen der ansässigen Kita angebracht wurde (Rundschreiben 04/2017 vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung), halte ich für nicht gerechtfertigt.</li> <li>e. zu Pkt. 5 Keine Bedenken</li> </ol> </li> <li>3. Es gilt festzustellen, dass das alleinige Aufstellen von Verkehrszeichen nicht die erwünschten Ergebnisse bringen werden. Dazu sind angepasste bauliche Maßnahmen erforderlich.</li> <li>4. Die Kreisverkehre im Zuge der Nordspange jetzt auch noch mit dem Radverkehr zu belegen, halte ich nicht für zielführend. Diese Kreisverkehre werden als Unfallhäufungsstellen in der Unfallkommission Teltow geführt. Dort hätte man auch die wahren Ursachen der Radfahrerfälle recherchieren können und sich nicht auf Vermutungen verlassen. Abschließend sei festzustellen, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht nur Vorteile bringt. Einer der schwächsten Ver-</li> </ol>	<p>Die Maßnahme beinhaltet eine Empfehlung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen in Bereichen mit einer hohen Betroffenheit.</p> <p>Eine abschließende Bewertung / Festlegung der Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde im Rahmen des verkehrsrechtlichen Prüfungs- und Anordnungsverfahrens. Hierbei ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV erfüllt sind.</p> <p>Auf die Notwendigkeiten einer parallelen Straßenraumgestaltung sowie hinsichtlich der Verkehrsüberwachung wurde im Lärmaktionsplan eingegangen. Im Übrigen wird im Zuge der betroffenen Straße ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau durch die bauliche Gestaltung vielerorts bereits unterstützt.</p> <p>Untersuchungen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) haben gezeigt: „Die sicherste Führungsform für den Radverkehr ist der Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn.“ (Unfallforschung Kommunal Nr. 15 [GDV 2012]). Bei hohen Verkehrsaufkommen sind allerdings geeignete Führungsformen auf Nebenanlagen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Aussagen zur Radverkehrsführung im Kreisverkehr im Erläute-</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>im Rahmen des Anordnungsverfahrens zu berücksichtigen</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		kehrsteilnehmer wäre dann näher am Fahrzeugverkehr und somit bei Unfällen die Verletzungen schwerer. Ältere Radfahrer trauen sich nicht auf der Fahrbahn zu fahren und wirken unsicher. Die Unfallgefahr wird dadurch nicht geringer.	rungsbericht werden daher im Sinne eines Prüfauftrages verallgemeinert.	
2.	Stadt Teltow, Straßenverkehrsbehörde, 28.05.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beim Thema Geschwindigkeitsbeschränkungen bildet nach wie vor eine Straßenverkehrslärmprognose gem. RLS-90 die rechtliche Grundlage für die Arbeit der Verkehrsbehörde. Allein aufgrund des vorliegenden Kartenmaterials sowie bloßer Empfehlungen sind Eingriffe in den fließenden Verkehr weder durchsetzbar noch rechtlich umsetzbar.</li> <li>2. Bereits jetzt ist zu bemerken, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem klassifizierten Straßennetz der erheblichen Verkehrsbedeutung dieser Straßen (Entlastung der Wohngebiete, Bündelung überörtlichen Verkehrs) entgegenstehen und entsprechende Eingriffe, sofern möglich, nur sehr sensibel eingesetzt werden können.</li> <li>3. In der übergeordneten Betrachtung ist abschließend ebenfalls zu berücksichtigen, dass aufgrund der regionalen Entwicklungen (Bevölkerungszunahme) ein weiterer Zuwachs des Individualverkehrs und dessen Folgen (u.4. Immissionen) zu erwarten ist. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, die dem entgegenwirken sollen, werden mittelfristig ausgereizt sein und erzielen, schlicht aufgrund der absoluten Zunahme der motorisierten Verkehrsteilnehmer, nahezu keine Wirkung mehr.</li> </ol>	<p>Auf die zusätzlich erforderliche verkehrsrechtlichen Prüfung der aus Lärmschutzgründen empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die zuständige Verkehrsbehörde im Rahmen des Anordnungsverfahrens wird im LAP bereits verwiesen.</p> <p>Anhand der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen sind die Interessen des motorisierten Individualverkehrs mit denen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung abzuwägen. Maßgebend sind hierbei die Voraussetzungen gemäß § 45 StVO in Zusammenhang mit der Lärmschutzrichtlinie StV.</p> <p>Durch die Zunahme der Verkehrsaufkommen gewinnen die Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen zusätzlich an Bedeutung und sind im Sinne der Gesundheitsvorsorge umso wichtiger.</p>	<p>ist bereits berücksichtigt</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>
3.	Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft, 28.05.2018	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Insgesamt behandelt der vorliegende Entwurf auf der Grundlage des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe aus dem Jahr 2013, der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 und einer vertieften quellenbezogenen Analyse der bestehenden Umgebungslärmsituation die konkreten Möglichkeiten zu Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen im Gebiet der Stadt Teltow. Hierzu wurde der bestehende Lärmaktionsplan gemäß S 47 d Abs. 5 BlmschG überprüft. Die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung wurden ausgewertet und eingearbeitet. Parallel erfolgte eine Überprüfung und Aktualisierung des bestehenden Maßnahmenkonzeptes unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen, Die Hauptkonflikt und Hot-Spot-Bereiche wurden identifiziert. Zur Differenzierung, Interpretation und Bewertung der Betroffenheitssituation wurden zusätzlich Lärmkennziffern berechnet. Den Be-</li> </ol>		kein Abwägungsbedarf

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>trachtungen wurde eine umfangreiche Bestandsanalyse vorgelagert. Dabei wurden im Rahmen eines integrierten Ansatzes die verschiedenen bestehende Konzepte und Planungen berücksichtigt.</p> <p>Hieraus wurde ein Maßnahmenkonzept für die einzelnen Betroffenheitsschwerpunkte sowie weitere Lärminderungsmaßnahmen im Sinne einer integrierten Lärminderungsstrategie abgeleitet. Die Möglichkeiten zur Stärkung des innergemeindlichen Rad- und Fußverkehrs, des Umweltverbundes unter Nutzung von Synergieeffekten durch Verknüpfung mit den übrigen gemeindlichen Planungen wurde betrachtet.</p> <p>Es wurden die Gebiete definiert, die potenziell als ruhige Gebiete bzw. innerstädtische Erholungsinseln anzusehen sind.</p> <p>Die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit wird gewährleistet.</p> <p>2. Auf Seite 12, erster Absatz, 2. Satz, 3. Zeile sollte es heißen: „... Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft ...“</p> <p>3. Gemäß § 14 Ziffer 2 der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) vom 31.03.2008, zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 25. Januar 2016, ist bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen u.a. das Benehmen mit dem für Immissionsschutz zuständigen Mitglied der Landesregierung herzustellen. Im Rahmen des herzustellenden Benehmens habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Kenntnis genommen.</p> <p>4. Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, gemäß § 14 Ziffer 2 ImSchZV das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitgliedes der Landesregierung (über den Landesbetrieb Straßenwesen) einzuholen ist. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Rahmen einer Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der geltenden fachgesetzlichen Bestimmungen durch die jeweils zuständigen Behörden umgesetzt. Daher ist es erforderlich - soweit nicht die Gemeinde selbst zuständige Behörde ist - mit diesen Behörden eine entsprechende Abstimmung vorzunehmen. Soweit in zukünftigen Verwaltungsverfahren zur Umsetzung von Maßnahmen die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, wird das Landesamt für Umwelt jeweils</p>	<p>Schreibfehler wird korrigiert</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		über eine eigene Stellungnahme entscheiden.		
4.	ADFC Teltow, 04.06.2018	<p>1. Der ADFC begrüßt und unterstützt das Anliegen des Lärmaktionsplans grundsätzlich. Wir nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass in Kapitel 3 der Verkehrsverlagerung, d.h. der Stärkung der emissionsarmen Verkehrsträger wie dem Fahrrad, ein wichtiger Stellenwert eingeräumt wird. „Dabei bildet die Verkehrsvermeidung bzw. die Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf Dauer die nachhaltigste Lärminderungsstrategie.“ Dieser Leitsatz sollte auch aus unserer Sicht Maßgabe für das gesamte planerische Handeln der Stadt Teltow sein. Wir weisen von unserer Seite noch einmal darauf hin und stellen klar: Verkehr ist nicht nur Kfz-Verkehr, und stadtplanerische Maßnahmen, integrierte Verkehrsplanung, Verkehrsorganisation und Verstetigung, und Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung, wie sie auf Seite 39 gefordert werden, bedürfen der gleichberechtigten Berücksichtigung der individuellen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, zum Ziele der Lärminderung insbesondere der Fußgänger, der Radfahrer und des ÖPNV.</p> <p>2. Wir stimmen der Analyse der Ausgangssituation in Kapitel 2 ausdrücklich insoweit zu, was das Potential für den Radverkehr durch die Topographie und die Siedlungsstruktur (Kapitel 2.1.3 Seite 17ff) angeht.</p> <p>3. Wir bemängeln, dass im oben genannten Abschnitt 2.1.3 die Bedeutung Straßenunabhängiger Verbindungen für den Radverkehr keinerlei Beachtung findet. Solche für den Radverkehr außerordentlich attraktiven Verbindungen findet man in Teltow leider nur sehr selten. Insbesondere fehlen solche Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entlang des Teltow-Kanals zur Erschließung des Gewerbegebietes Oderstraße</li> <li>➤ durch die Buschwiesen als Alternative Ost-West-Achse</li> <li>➤ durch die Buschwiesen bzw. Blumensiedlung (Ernst-Schneller-Str. – Hortensienstr.) als alternative Anbindung für den Ortsteil Ruhlsdorf</li> </ul> <p>Die Bedeutung der Osdorfer-Straße als selbständiger Radweg zur Verbindung des Stadtteils Seehof mit dem Stadtzentrum und die geplante Entwidmung findet ebenfalls keine Beachtung und keine Bewer-</p>	<p>Die Zielstellungen hinsichtlich einer Berücksichtigung der Aspekte aller Nutzer bei der Straßenraumgestaltung sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Im Rahmen des Lärmaktionsplanes ist keine umfassende und kleinteilige Analyse des Radverkehrssystems möglich. Dies obliegt anderen konzeptionellen Planungen speziell zum Radverkehr. Im Lärmaktionsplan wurde lediglich eine Grundeinschätzung der Bestandsituation mit Schwerpunkt auf das verpflichtend zu untersuchende Straßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr vorgenommen.</p> <p>Eine Detaillierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist hierzu nicht zielführend.</p>	<p>ist bereits berücksichtigt</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>im Rahmen der Radverkehrsplanung zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>tung. Sie steht aus unserer Sicht im Gegensatz zu den Zielen des Lärmaktionsplans.</p> <p>4. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Teltow mit dem Bebauungsplan 42 „Zeppelinufer/Zehlendorfer Straße“ den in Kapitel 2.1.3 Seite 19 Abbildung 3 als attraktive Radverkehrsführung ausgewiesenen Radweg am Zeppelinufer in einen Erschließungsweg mit gemeinsamer Nutzung von Kfz, Fußgängern und Radfahrern umwidmet. Das Zeppelinufer wird dann auf dieser Seite über keine selbständige Radverkehrsführung mehr verfügen.</p> <p>5. Unberücksichtigt bleibt vollkommen, dass nicht nur Anwohner, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer Betroffene des Straßenlärms sind. Insofern ist eine Konzentration von Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer entlang der Haupttrouten des Straßenverkehrs problematisch. Der Lärm und das mangelnde Sicherheitsempfinden sind, neben Ausbausezustand und Direktheit, Hauptkriterien dafür, ob eine Verbindung von Fußgängern und Radfahrern als attraktiv wahrgenommen wird.</p> <p>6. In den Kapiteln 5 und 6.3 wird das Thema „Ruhige Gebiete“ besprochen und am Ende als Ziel vorgegeben „..., dass [...] ausschließlich eine Nutzung durch Anliegerverkehr erfolgt.“ Wir weisen darauf hin, dass Fußgänger- und Fahrradverkehr beides weitgehend emissionsfrei abgewickelt werden kann. Auch Wohngebiete eignen sich deshalb für Haupttrouten des Radverkehrs. Bei der Planung derselben ist also darauf zu achten, dass diese von Fußgängern und Radfahrern unabhängig von den Hauptzufahrtswegen für Kfz erreicht und auch durchfahren werden können. Wir schlagen vor, den letzten Satz von Kapitel 5, Seite 45 wie folgt zu ergänzen „... durch den motorisierten Anliegerverkehr erfolgt.“ Ebenso schlagen wir vor, in Kapitel 6.3 Seite 62 dieselbe Ergänzung vorzunehmen: „Ziel muss es dabei sein, dass innerhalb der Wohngebiete motorisierter Verkehr ausschließlich als Anliegerverkehr stattfindet und dieser ebenfalls möglichst effektiv seine Ziele innerhalb des Gebietes erreicht.“</p> <p>7. Im Kapitel 6.1.2 wird unter Maßnahmen zur Sicherung eines stadtvorgeschriebenen Geschwindigkeitsniveaus auch die Oderstraße besprochen</p>	<p>Hierbei handelt es sich um eine Detailfragestellung, welche die Lärmaktionsplanung lediglich am Rand tangiert. Eine Detaillierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist hierzu nicht zielführend. Die Fragestellung ist im Rahmen der Bebauungsplanung zu diskutieren.</p> <p>Eine konkrete Betrachtung der Lärmwirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinien nicht vor. Grundsätzlich sollten im Verlauf der Hauptverkehrsstraße attraktive, sichere und ausreichend breite Anlagen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden. Parallel ist es zielführend, attraktive Achsen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Deren Konzeption obliegt jedoch nicht der Lärmaktions-, sondern der Verkehrsentwicklungsplanung.</p> <p>Die entsprechenden Formulierungen werden angepasst.</p> <p>Die Formulierung wird im Sinne einer Schaffung attraktiver und sicherer Anlagen für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der Neuaufteilung</p>	<p>im Rahmen der Bebauungsplanung zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>(Seite 52). Es wird empfohlen, die Zweistreifigkeit aufzuheben. Das unterstützen wir vom ADFC.</p> <p>Es wird ferner empfohlen, die mittlere Fahrspur für Aufstellflächen für das Linksabbiegen zu verwenden. Wir halten das für problematisch. Wenn man die Zweistreifigkeit aufhebt, sollte das aus unserer Sicht im Rahmen einer umfassenden Neuplanung der Oderstraße, die den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer den gebührenden Stellenwert gewährt, passieren. Insbesondere sind hier Baumaßnahmen nötig, die die Komplexität der Verkehrssituation für Kfz-Fahrer, die in die Parkplätze des großflächigen Einzelhandels ein- und dort ausfahren, auf ein beherrschbares Maß reduzieren. Diese Stellen sind ein Unfallschwerpunkt in Teltow, besonders für Radfahrer. Dass es auch anders geht, zeigt der Parkplatz für den Discounter „Kaufland“, an dem es bisher zu nicht einem einzigen Unfall mit Beteiligung eines Radfahrers gekommen ist.</p> <p>8. Im gleichen Kapitel 6.1.2 wird für die Zufahrt der Potsdamer Straße zum Ruhlsdorfer Platz eine Einkürzung der Rechtsabbiegespur und eine Pflanzung von Bäumen empfohlen (Seite 52). Der ADFC unterstreicht noch einmal die Bedeutung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr gerade im Bereich der Knotenpunkte. Auch hier glauben wir, dass alle Maßnahmen nur im Rahmen einer integrierten Planung zur Umgestaltung des Knotens Ruhlsdorfer Platz erfolgen können. Eine Erweiterung des Grünstreifens und Baumpflanzungen, ohne dass die Radverkehrsführung entsprechend angepasst, d.h. fahrbahnseitig der neuen Grünanlage geführt wird, lehnen wir ab.</p> <p>9. Wir begrüßen und unterstützen die Feststellung zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Bereich der Kreisverkehre (Seite 53). Die jetzige Gestaltung erweist sich als sehr problematisch und führt zu örtlichen Konzentrationen des Unfallgeschehens. Vor diesem Hintergrund verbieten sich aus unserer Sicht jegliche Überlegungen zur Erweiterung der Kreisverkehre durch sogenannte „Bypässe“ für Kfz.</p> <p>10. Im gleichen Kapitel 6.1.2 wird auf Seite 54ff unter dem Stichwort „Straßenraumbegrünung“ gefordert, Neupflanzung und Verdichtung zu prüfen für die Mahlower-Straße, die Ruhlsdorfer Straße und die Lichterfelder Allee. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, da es in diesem Ab-</p>	<p>des Straßenraumes angepasst.</p> <p>Im Erläuterungsbericht, wird auf die Notwendigkeit einer Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs explizit hingewiesen. Konkret heißt es: „Darüber hinaus sollte im Rahmen der Anpassungen auch eine Optimierung der Radverkehrsführung erfolgen. Der Radverkehr sollte frühzeitig in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verschwenkt und möglichst als Rad- oder Schutzstreifen zwischen der Geradeaus- und der Rechtsabbiegespur geführt werden.“</p> <p>Wo und in welcher Form diese erfolgt, ist im Rahmen der Detailplanungen zu klären.</p> <p>Auf die Notwendigkeit der Gewährleistung der Sichtbeziehungen gegenüber dem Fuß- und Radverkehr wird im entsprechenden Kapitel explizit hingewiesen. Konkret heißt es: „Zudem müssen an den Kreuzun-</p>	<p>im Rahmen der Detailplanungen zu berücksichtigen</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>schnitt nicht enthalten ist, dass grundsätzlich die Verkehrssicherheit und damit der Gewährleistung guter Sichtbeziehungen zwischen KFZ-Verkehr und Verkehrsteilnehmern im Seitenraum (Radfahrer und Fußgänger) Vorrang haben muss. Dabei sind nicht nur Kreuzungen und Einmündungen zu bedenken, sondern auch Grundstückszufahrten. Insbesondere die Fotomontagen (Abbildung 20, Seite 52 und Abbildung 22 Seite 55) sind insofern unglücklich. Eine solche Begrünung zwischen Radweg und Fahrbahn lehnen wir ab.</p> <p>11. Wir halten das Kapitel 6.1.4 „Optimierung der Radverkehrsführung“ (Seite 56) für unzureichend. Aus unserer Sicht gibt es in Teltow nicht nur punktuelle Optimierungspotentiale, sondern grundsätzliche Optimierungsnotwendigkeiten für das Radverkehrsnetz. Wir fordern deshalb vor der Abarbeitung einzelner Maßnahmen die Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Stadt Teltow nach den Vorgaben des Kapitels 1 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010. Anzustreben ist, ein solches Radverkehrskonzept integriert für die ganze Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf zu erstellen, und mit dem Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf, der Gemeinde Großbeeren und den Städten Ludwigsfelde und Potsdam abzustimmen. Dabei ist insbesondere das Potential selbständiger Radverbindungen abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs sowie eine Anbindung an die geplanten Radschnellverbindungen in Berlin und Potsdam ins Auge zu fassen. Dieser Punkt fehlt ebenfalls im Kapitel 6.2 Seite 59 unter attraktives Radverkehrsangebot.</p> <p>12. Im gleichen Kapitel wird davon gesprochen, die Benutzungspflicht zu überprüfen. Wir halten das für alle Radverkehrsanlagen in Teltow für dringend geboten. Aus Sicht des ADFC gibt es im Stadtgebiet Teltow keine einzige Situation, die den strengen Vorgaben des §45 Abs 9 der Straßenverkehrsordnung genügt, und eine Benutzungspflicht rechtfertigt. Es bleibt aber festzuhalten, dass allein durch die Aufhebung der Benutzungspflicht aus einem schlechten Radweg kein guter wird. Die Stadt Teltow hat ja ein Radwegkataster in Auftrag gegeben, um sich einen Überblick über den Umfang und die Qualität der vorhandenen Radinfrastruktur zu verschaffen. Wir begrüßen das ausdrücklich. Diese Ergebnisse sollten ebenso in das von uns unter 11. geforderte Radver-</p>	<p>gen und Einmündungen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden.“ Die Straßenraumbegrünung bildet ein wichtiges Element der Straßenraumgestaltung und ist insbesondere zur Gewährleistung eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus wichtig. Entsprechend ist jeweils im Einzelfall eine Abwägung der unterschiedlichen Interessen vorzunehmen.</p> <p>Im Kapitel 6.1.4 werden ausschließlich die Optimierungspotenziale im Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr betrachtet. Eine gesamtstädtische Betrachtung ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht leistbar.</p> <p>Die Notwendigkeiten einer gesamtstädtischen Betrachtung auf Basis der aktuellen Untersuchungen zum Radwegkataster werden im Kapitel 6.2 bereits angesprochen. Gleiches gilt für die Verknüpfungen mit dem Umland, insbesondere mit der Stadt Berlin.</p> <p>Bezüglich der Radschnellverbindungen sowie des Radverkehrskonzeptes wurde eine textliche Ergänzung vorgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>kehrskonzept eingehen.</p> <p>13. Auch für das Kapitel 6.1.6 Seite 58ff „Abschirmung / Seitenraumgestaltung“ weisen wir noch einmal ausdrücklich auf die Bedeutung guter Sichtbeziehungen für die Verkehrssicherheit hin. Diese muss Vorrang vor Lärmschutzmaßnahmen haben. Solange Radverkehr im Seitenraum geführt wird, verbietet sich eine Begrünung zwischen Radweg und Fahrbahn, wie z.B. in Abbildung 25 Seite 58 dargestellt.</p>	<p>Im entsprechenden Abschnitt sind auf einer Länge von ca. 250 m keinerlei Einmündungen oder Grundstückszufahrten vorhanden. Zudem wird der Radverkehr im Vorfeld der Gustl-Sandtner-Straße frühzeitig zwischen Fahrbahn und Grünfläche verschwenkt.</p> <p>Ein zusätzlicher Hinweis zu den Sichtbeziehungen wird ergänzt.</p>	teilweise zu berücksichtigen
5.	Landesamt für Bauen und Verkehr, Außenstelle Cottbus, 05.06.2018	<p>1. Der Vorgang wurde in der Zuständigkeit des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) als Verkehrsoberbehörde des Landes Brandenburg gemäß "Zuständigkeitsregelung hinsichtlich der Beteiligung der Verkehrsbehörden und der Straßenbauverwaltung als Träger öffentlicher Belange in Planungsverfahren" (Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung vom 17. Juni 2015, veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 27, vom 15. Juli 2015, S. 575) geprüft.</p> <p>2. Mit der Erarbeitung der 3. Stufe des Lärmaktionsplanes für die Stadt Teltow sollen die im Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 (letztmalige Aktualisierung) empfohlenen Lärminderungsmaßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden.</p> <p>Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, neben einer Reduzierung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm, die Wohn- und Lebensverhältnisse in der Stadt Teltow insgesamt zu verbessern.</p> <p>3. Gegen die vorliegende Lärmaktionsplanung der Stadt Teltow, in deren Rahmen Straßenzüge mit einer Verkehrsbelastung von &gt; 3 Mio. Kfz/Jahr betrachtet (Lärmaktionsplan, 3. Stufe) und im Ergebnis konstruktive und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des durch Kfz-Verkehr erzeugten Lärms formuliert wurden, bestehen aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes keine Einwände.</p> <p>4. Neben konstruktiven und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im Zuge der untersuchten Straßenabschnitte (z. B. Einordnung von Kreisverkehren, Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsreduzierungen/Tempo 30 – Zonen), deren Umsetzung sowohl in der Zuständigkeit der Stadt Teltow als auch in der Zuständigkeit des jeweili-</p>		<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>gen Straßenbaulastträgers (Landesbetrieb Straßenwesen für die Landesstraßen, Landkreis Potsdam-Mittelmark für die Kreisstraßen) bzw. Verkehrsamtes liegt, sind insbesondere solche Maßnahmen, die der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes dienen, zu begrüßen.</p> <p>Dazu gehören u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ der weitere Ausbau von Geh- und Radwegenetzen</li> <li>➤ die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von P+R- und B+R- Plätzen sowie Carsharing-Angeboten</li> <li>➤ die Einordnung von weiteren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer</li> <li>➤ ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot, einschließlich Barrierefreiheit</li> <li>➤ die Gewährleistung attraktiver Umsteigebeziehungen zwischen Schienenpersonennahverkehr und übrigen ÖPNV</li> <li>➤ die Förderung der Elektromobilität.</li> </ul> <p>5. Wie in der Maßnahmenübersicht (Tabelle 9 auf Seite 69) dargestellt, trägt auch eine auf die Schaffung kurzer Wegebeziehungen ausgerichtete Bauleitplanung (räumliche Zuordnung der Nutzungsarten Wohnen, Arbeiten, Versorgen – Stadt der kurzen Wege, vorrangige Nutzung innerörtlicher Bauflächenpotenziale) zum Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsarten und damit zur Lärmvermeidung und Lärmreduzierung bei.</p> <p>6. Des Weiteren ist dem vorliegenden Entwurf zum Lärmaktionsplan Teltow 2017/2018 zu entnehmen, dass die Verkehrsbereiche ziviler Luftverkehr und Binnenschifffahrt für die vorliegende Lärmaktionsplanung der Stadt Teltow keine in die Untersuchungen einzubeziehenden Lärmquellen darstellen.</p> <p>7. Von Eisenbahnstrecken ausgehender Lärm ist ebenfalls nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Teltow, da hier die Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt liegt.</p> <p>8. Durch die verkehrsplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Ge-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		nehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.		gungsbedarf
6.a	Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachdienst Umwelt, Bereich Untere Naturschutzbehörde 14.06.2018	1. Keine Anregungen, Hinweise oder Bedenken		kein Abwägungsbedarf
6.b	Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fachdienst Gesundheit 14.06.2018	<p>1. Als gesundheitliche Beeinträchtigung ist Lärm schon dann zu bezeichnen, wenn er die Kommunikation im weitesten Sinne stört, den Erholungswert der Wohnung und ihres Umfeldes herabsetzt, Konzentration und Aufmerksamkeit mindert, Nervosität und Irritationsgefühle verursacht sowie Erschrecken, Verärgerung und Furchtassoziationen auslöst. Zahlreiche chronische Erkrankungen, so die WHO, haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichender Nachtruhe. Lärm ist daher nicht nur wegen somatischer, sondern auch wegen psychischer und das soziale Wohlbefinden beeinträchtigender Auswirkungen zu bekämpfen.</p> <p>2. Im Kapitel 2.2.4 Hauptproblem und Konfliktbereiche – Straßenverkehr, werden in Abbildung 14 lärmsensible Einrichtungen angezeigt. Diese Abbildung ist lückenhaft und bedarf der Ergänzung. Die Auflistung enthält Gemeinschaftseinrichtungen die sich aus unserer Sicht im Einflussbereich der lärmintensiven Straßen befinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lichterfelder Allee 86, Kindertagesstätte Felsenblume gUG</li> <li>➤ Lichterfelder Allee 45, Kindertagesstätte Morgensonne (Diakonissenhaus Berlin – Teltow)</li> <li>➤ Lichterfelder Allee 45, Integrationskita Zoar (Diakonissenhaus Berlin – Teltow)</li> <li>➤ Lichterfelder Allee 45, Altenpflegeeinrichtung Haus Horeb (Diakonissenhaus Berlin – Teltow)</li> <li>➤ Lichterfelder Allee 45, Hans-Christian-Andersen Schule</li> <li>➤ Marktplatz 1-3, Kita Eigenbetrieb der Stadt Teltow</li> <li>➤ Iserstraße 4, Kita „Teltow Kids“</li> </ul>	<p>Auf die Folgen einer dauerhaften Lärmexposition wird im Lärmaktionsplan eingegangen.</p> <p>Der überwiegende Teil der genannten Standorte ist in der entsprechenden Abbildung bereits vorhanden. Die fehlenden Standorte werden ergänzt. Die geplante Kita Gonfreville Straße / Ecke Ruhlsdorfer Straße soll nach aktuellem Kenntnisstand nicht realisiert werden.</p>	kein Abwägungsbedarf  teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liselotte-Hermann-Straße 4 D, Immanuel-Kant-Gymnasium</li> <li>➤ Albert-Wiebach- Straße 4, Mühlendorf Oberschule</li> <li>➤ Albert-Wiebach-Straße 8, Käthe Mantel Kita</li> <li>➤ Albert-Wiebach-Straße 8, Kita „Rappelkiste“</li> <li>➤ Mahlower Straße 139, Tagesgruppe „Philantow“</li> <li>➤ Mahlower Straße 148, Evangelisches Seniorenzentrum Bethesda</li> <li>➤ Mahlower Straße 148, Tagesgruppe Teltow</li> <li>➤ Mahlower Straße 150, Evangelischer Kindergarten</li> <li>➤ Potsdamer Straße 4, Oberstufenzentrum Teltow</li> <li>➤ Potsdamer Straße 11, Seniorenresidenz „Albert – Schweitzer – Haus“</li> <li>➤ Potsdamer Straße 32, Kita „Teltower Rübchen“</li> <li>➤ Potsdamer Straße 51, Realschule Bruno H. Bürgel</li> <li>➤ Alte Potsdamer Straße 9, Wohngemeinschaft mit Intensivpflege Alegria</li> <li>➤ Egerstraße 10, Ernst-von-Stubenrauch Grundschule I</li> <li>➤ Moldaustraße 15, Haus 1 Kita „Pustebume“</li> <li>➤ Moldaustraße 23, Haus 2 Kita „Pustebume“</li> <li>➤ Elbestraße 2, Senioreneinrichtung Lavendel-Residenz GmbH</li> <li>➤ Isarstraße 4, Kita „Teltow Kids“</li> <li>➤ Planung: Neubau Kindertagesstätte, Gonfreville Straße / Ecke Ruhlsdorfer Straße</li> </ul> <p>3. Im Lärmaktionsplan Punkt 4, Zielstellung und Thesen zur Lärminderung, wird im Punkt 1 ausgeführt: „Lärmaktionsplanung entspricht nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplanung“.</p> <p>Aus Sicht des FD Gesundheit wird hier das Erfordernis des Erstellens einer Verkehrsentwicklungsplanung und Luftreinhalteplanung im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan deutlich.</p> <p>Dies wird auch durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg in der Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg, Stand 27.03.2017 empfohlen. Hier heißt es unter Punkt 4.2.2. Handlungskriterien für die Umset-</p>	<p>Durch die im Lärmaktionsplan konzipierten Maßnahmen ergeben sich auch positive Synergieeffekte hinsichtlich der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes sowie der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Bindeglied ist hierbei insbesondere die Zielstellung hinsichtlich einer weiteren Förderung des Umweltverbundes.</p> <p>Eine Zusammenführung und integrierte Betrachtung aller dargelegten Aspekte ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung vorzunehmen. Hierzu wurde ein entsprechender Maßnahmenbaustein ergänzt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>zung der Lärmaktionsplanung, b) Empfehlung eines gesamtstädtischen Planungsansatzes:</p> <p>„Ausgehend von den positiven Erfahrungen, die im Land Brandenburg mit der Lärminderungsplanung bzw. Lärmaktionsplanung als gesamtstädtischer Planungsansatz seit 1992 gemacht wurden, sollte die durch die Richtlinie 2002/49/EG vorgegebene Aufgabenstellung für weitere Schritte in diese Richtung genutzt werden. Die Lärmaktionsplanung der dritten Stufe sollte wie bislang als gesamtstädtische Aktionsplanung in Verknüpfung mit der Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleit- bzw. Stadtentwicklungsplanung und ggf. Luftreinhalteplanung durchgeführt werden. Die Planung ist mit Vorliegen der Lärmkarten in Angriff zu nehmen. Instrumentell kann die Verkehrsentwicklungsplanung das Umsetzungsinstrument der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung sein, da hier eine strategische Betrachtung aller Verkehrsarten unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange erfolgt. Nur integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte für Stadtteile oder ganze Stadtgebiete bilden ein zielführendes Instrument zur Senkung der Luft- und Lärmbelastung.“</p> <p>Die hauptsächlich betroffenen Straßen der Stadt sind die Hauptverkehrsstraßen, die von Norden nach Süden führen bzw. die im nördlichen Bereich der Stadt zum Übergang nach Berlin oder der Nachbargemeinde Stahnsdorf liegen.</p> <p>Besonders in den Zeiten des Berufsverkehrs, insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr besteht eine Stausituation mit stockendem stehendem und rückstauendem Verkehr von der Mahlower Straße in Richtung Berlin Zehlendorf entlang der Schönower Straße über die Knotenpunkte Schönower Straße/Osdorfer Straße, Knotenpunkt Schönower Straße/Lichterfelder Allee weiter über den Knotenpunkt Schönower Straße/Zehlendorfer Damm und zum Übergang Zehlendorfer Damm.</p> <p>Ebenso ist dieser Stau in der Lichterfelder Allee in Richtung Knotenpunkt Schönower Straße/Lichterfelder Allee und weiter in Richtung Berlin Zehlendorf wahrzunehmen.</p> <p>Im Feierabendverkehr staut es sich auf der Zeppeliner Straße in Richtung Knotenpunkt Schönower Straße/Zehlendorfer Damm ausgelöst</p>		

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>durch den zurückkehrenden Verkehr aus Berlin.</p> <p>Zudem ist noch mit einem Zuwachs an Fahrzeugen und Verkehr durch übergeordnete Planungsziele der Innenentwicklung zu rechnen.</p> <p>Hier spielt hinein die Bebauung an der Schönower Straße entlang zur Lichterfelder Allee (Bebauungsplan 1a „Ruhlsdorfer Platz – Weiterer Bereich) und die geplante Bebauung des Bebauungsplanes 11 b „Sondergebiet Diakonischer Stadtteil“.</p> <p>Die Anbindung an Berlin zeigt sich am Knotenpunkt Schönower Straße/Zehlendorfer Damm als Nadelöhr und Stauauslöser und spiegelt das grundsätzliche Problem der fehlenden Anbindungen an Berlin und auch der Weiterführung des Verkehrs in Berlin wieder.</p> <p>Ebenso ergeben sich Stausituationen auf der Iserstraße, der Potsdamer Straße (aus und in Richtung Stahnsdorf) sowie weiteren Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>Stausituationen sind neben der Lärmproblematik eine große Quelle für das Freisetzen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen wie z.B. Stickoxide, Feinstaub, Blei und erhöhte CO2-Werte. Lungen, Bronchien oder Schleimhäute werden angegriffen bis hinzu Herz-/ Kreislaufkrankungen u.a.</p> <p>Für den vorsorgenden Gesundheitsschutz und für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse kann der Schadstoffeintrag durch den Verkehr nicht außer Acht gelassen werden.</p> <p>Aus Sicht des Fachdienstes Gesundheit und der Gesundheitsvorsorge bedarf es daher neben der Lärmaktionsplanung einer themenübergreifenden Planung (Verkehrsplanung, Luftreinhaltung) sowie einer überterritorialen Planung und Absprache insbesondere zur Verkehrsplanung mit der Stadt Berlin, den Anliegergemeinden bzw. dem Land Brandenburg.</p> <p>4. Im Weiteren wird im Lärmaktionsplan auf die in Punkt 5 genannten, Ruhigen Gebiete, eingegangen. Nach Lärmaktionsplan soll der Schwerpunkt auf innerörtliche Parkanlagen sowie öffentlich zugängliche Grünanlagen und Waldgebiete gelegt werden.</p> <p>Im Bebauungsplan 11 B „Diakonischer Stadtteil“ der Stadt Teltow wird ein Allgemeines Wohngebiet (WA) und das Sondergebiet Diakonischer</p>	<p>Hierbei handelt es sich um eine Detailfragestellung, welche die Lärmaktionsplanung lediglich am Rand tangiert. Eine Detaillierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist hierzu nicht zielführend.</p> <p>Die Fragestellung ist im Rahmen der Bebauungsplanung zu diskutieren.</p>	<p>im Rahmen der Bebauungsplanung zu berücksichtigen</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>senhaus (SO D) geplant. Im Bereich des SO D liegt die Osdorfer Straße mit einem Altbestand an Bäumen. Der Weg wird von den Einwohnern Teltows für Wege vom und ins Zentrum, als Radverbindungsweg und für die Naherholung, wie Spaziergänge, genutzt.</p> <p>Der Weg ist gesäumt von Restbäumen einer ehemaligen Allee. Im Bebauungsplan ist beabsichtigt, den Weg zu verschwenken und den Restweg in Richtung Zentrum zu überplanen. Im Sinne der Erhaltung von „Ruhigen Gebieten“ sollte aus Sicht des FD Gesundheit die Wegführung des Restweges für den Fuß- und Radverkehr erhalten bleiben.</p>		
7.	Gemeinde Stahnsdorf, 19.06.2018	<p>1. In dem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Teltow sind sowohl der Bau der Landesstraße L 77n als auch der Gemeindestraße "Biomalzspange Teltow / Nordanbindung Stahnsdorf" als Maßnahmen aufgeführt.</p> <p>Vor allen die gemeinsam geplante Maßnahme "Biomalzspange Teltow/ Nordanbindung Stahnsdorf" unserer beiden Kommunen hat eine wesentliche Bedeutung für die Gemeinde Stahnsdorf, da sie zusammen mit dem Bau der Landesstraße L 77 neu zu wesentlichen Entlastungen des Stahnsdorfer Straßennetzes führt.</p> <p>2. Von Seiten der Gemeinde Stahnsdorf bestehen keine Einwände zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Teltow.</p>		kein Abwägungsbedarf
8.	Gemeinde Kleinmachnow, 19.06.2018	<p>1. Es ist zu begrüßen, dass die Maßnahme eines gemeindeübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur Minimierung der Belastung durch den Lkw-Verkehr von und nach Berlin weiter verfolgt wird.</p> <p>2. Als integrierte Lärminderungsstrategien wird u. a. ein attraktives Radverkehrsangebot sowie die Förderung des Fußverkehrs benannt. Die Realisierung des gemeinsamen Rad- und Wanderweges Teltowkanal sollte daher als Maßnahme unbedingt in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.</p> <p>3. Ebenso sollte die wichtige infrastrukturelle Verbindung der Kommunen Teltow-Stahnsdorf-Kleinmachnow in Bezug auf den Ausbau der Schienenverbindung in Richtung Potsdam und Berlin genannt werden.</p>	<p>Eine entsprechende Ergänzung wird im Erläuterungsbericht vorgenommen.</p> <p>Der Ausbau der Schienenverbindung nach Berlin und Potsdam ist im Kapitel 6.2 bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes.</p>	kein Abwägungsbedarf  zu berücksichtigen  ist bereits berücksichtigt
9.	Landesbetrieb Straßenwesen, Be-	<p>1. Im Stadtgebiet von Teltow verlaufen die Landesstraßen (L) 761, 794 und 77 sowie im Süden die L 40 und am östlichen Stadtrand in Nord-</p>		kein Abwä-

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	triebssitz Hoppe- garten, 29.06.2018	<p>Süd-Richtung die Bundesstraße B 101.</p> <p>Die Stellungnahme erfolgt ungeachtet der für die Lärmaktionsplanung verwendeten Ausgangsdaten.</p> <p>2. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (LAP) werden folgende Maßnahmen zur Lärminderung in Betracht gezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Geschwindigkeitsbeschränkungen</li> <li>➤ Geschwindigkeitsüberwachungen</li> <li>➤ Straßenraumgestaltung</li> <li>➤ Prüfung Bau von Kreisverkehren</li> <li>➤ geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung (südlicher Ortseingang im Zuge der L 794)</li> <li>➤ Prüfung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten</li> </ul> <p>3. Verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt Teltow an. Im Rahmen des jeweiligen Verfahrens ist der LS als Straßenbauverwaltung zu beteiligen.</p> <p>4. In Teltow erfolgt gegenwärtig der Bau der L 794, Ortsdurchfahrt Teltow, Ruhlsdorfer Straße. Weitere Planungen des LS existieren gegenwärtig für die im Stadtgebiet verlaufenden Straßen nicht.</p> <p>5. Sofern die Lärmaktionspläne Maßnahmen vorsehen, deren Kosten der Bund oder das Land zu tragen haben, ist das Einvernehmen des für Verkehr zuständigen Mitglieds der Landesregierung einzuholen.</p> <p>Mit der Stellungnahme des LS zum Lärmaktionsplan der Stadt Teltow wird das Benehmen entsprechend der ImSchZV hergestellt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>gungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>kein Abwägungsbedarf</p>
10.	Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, 24.07.2018	<p>1. Der ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil zur Reduzierung der Emissionen des Verkehrs, neben Feinstaub- und Stickoxid- auch der Lärmemissionen. Eine weitere Attraktivierung des ÖPNV gegenüber dem MIV ist daher im Sinne dieses Aktionsplans. Kurze Fahrzeiten und eine hohe Pünktlichkeit der Linienbusse sind hierfür unerlässlich.</p> <p>2. In Punkt 6.1.1 wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Mahlower Straße (auf etwa 2,5 km), Iserstraße, Ruhlsdorfer Str. und Lichter-</p>	<p>Die Belange des ÖPNV sind im Rahmen der abschließende Bewertung / Festlegung der Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die zuständi-</p>	<p>kein Abwägungsbedarf</p> <p>im Rahmen des verkehrs-</p>

Nr.	Name / Datum	Anmerkung / Bedenken	Abwägungsvorschlag Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>felder Allee vorgeschlagen. Diese Hauptverbindungsstraßen werden durch unsere Hauptlinien in regelmäßigen Abständen befahren und dienen zur Verbindung der Gemeinden des TKS-Gebiets sowie in Richtung Berlin, Potsdam und Mahlow. Durch die verlängerte Fahrzeit (z.B. 2 Minuten auf der Mahlower Str.) würde sich die Reisezeit der Fahrgäste erhöhen und ggf. Anschlüsse in diesem komplexen Verkehrsnetz verloren gehen. So haben zum Beispiel die Linien X1 und 601 am Bahnhof Teltow, S-Bahnhof Teltow Stadt, Teltow Warthestraße, Stahnsdorf Waldschänke sowie innerhalb von Potsdam Anschlüsse an andere Busse und Bahnen. Bei einer derartigen Verlängerung der Fahrzeiten können diese Anschlüsse nicht mehr im heutigen Umfang gewährleistet werden, was sicher nicht zu einer Attraktivierung des ÖPNV beiträgt. Auch finanziell haben diese Veränderungen Auswirkungen für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.</p> <p>3. In Punkt 6.1.2 wird ein Entzug der Straßenflächen des MIV vorgeschlagen. Auch hiervon ist der ÖPNV betroffen, da sich in den Bereichen verstärkt Staus bilden können, in denen die Linienbusse ebenfalls ausgebremst werden. Statt Busspuren zu entfernen (wie auf der Mahlower Str. vorgeschlagen, siehe Seite 52 unten) muss geprüft werden, in wie weit an weiteren Knotenpunkten Busspuren angelegt werden können und hier die Busse bevorzugt die LSA passieren können (Vorrangschaltungen). Durch die zusätzliche Attraktivierung des ÖPNV kann der Modal-Split-Anteil im Umweltverbund erhöht werden und somit langfristig die Ziele des Lärmaktionsplanes eingehalten werden.</p>	<p>ge Verkehrsbehörde im Rahmen des verkehrsrechtlichen Anordnungsverfahrens mit zu berücksichtigen, zu prüfen bzw. abzuwägen.</p> <p>Generell ist hierbei zu beachten, dass der im Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan dargestellte Fahrzeitverlust (z. B. 2 Minuten im Zuge der Mahlower Straße) sich auf eine Konstantfahrt mit gleichbleibendem Geschwindigkeitsniveau bezieht. Durch Haltevorgänge im Bereich der Haltestellen sowie an Knotenpunkte ergeben sich real geringere Verlustzeiten insbesondere für den ÖPNV.</p> <p>Zudem liegt das Hauptaugenmerk der empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Nachtzeitraum. Die Zahl der betroffenen Linienfahrten ist, hinsichtlich der Gesamtfahrleistung vergleichsweise gering.</p> <p>Ausgehend vom Zeitfenster zwischen 22 und 6 Uhr bestehen weitere Anpassungsmöglichkeiten zur Berücksichtigung der Belange des ÖPNV oder auch der Einschaltzeitpunkte von Lichtsignalanlagen.</p> <p>Im Maßnahmenkonzept wird lediglich eine Überprüfung der Notwendigkeit der Busspur unter Berücksichtigung der veränderten Verkehrsverhältnisse nach Verkehrsfreigabe der L 40n empfohlen. Diese ist ergebnisoffen. Hintergrund bildet u. a. der Optimierungsbedarf für den Radverkehr im entsprechenden Abschnitt insbesondere hinsichtlich der Konflikte mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen in Richtung Gonfrevillestraße.</p>	<p>rechtlichen Anordnungsverfahrens zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen der Detailuntersuchungen zu berücksichtigen</p>
11.	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf	Keine Stellungnahme eingegangen.	Es sind keine Belange bekannt, die hätten vorgebracht werden können und deshalb abzuwägen wären.	kein Abwägungsbedarf
12.	Gemeinde Großbeeren	Keine Stellungnahme eingegangen.	Es sind keine Belange bekannt, die hätten vorgebracht werden können und deshalb abzuwägen wären.	kein Abwägungsbedarf
13.	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	Keine Stellungnahme eingegangen.	Es sind keine Belange bekannt, die hätten vorgebracht werden können und deshalb abzuwägen wären.	kein Abwägungsbedarf