



10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2018 angestrebt wird, wird nachfolgend die langfristige Strategie zur Lärminderung dargestellt, die über das Jahr 2018 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um strategisch angelegte Konzepte.

Maßnahmenvorschläge

- Förderung Fußgänger- und Fahrradverkehr
 - Errichtung weitere Querungsstellen
 - Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen, Vz 295) zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus querender Fußgänger, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Land Brandenburg ändern. Zuständig: LS Brandenburg, Stadt Hennigsdorf
 - An der vorhandenen Mittelinsel Dorfstraße/ Ringpromenade, der Übergang sollte eine direkte Anbindung an die Uferpromenade erhalten
 - am vorhandenen Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Spandauer Landstraße/ Dorfstraße/ Oberjägerweg
 - an den vorhandenen Mittelinseln am Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße
 - Schließung weiterer Netzlücken und Verbesserung des Komforts (diebstahlsichere, wettergeschützte Abstellanlagen, Servicedienstleistungen)
 - Aufhebung Radwegebenutzungspflicht
 - Fontanestraße, Zuständig: Stadt Hennigsdorf
- Förderung ÖPNV
 - ~~Prüfauftrag: Verbesserung ÖPNV-Anbindung nach Berlin Spandau (Taktverdichtung der Buslinie 136, ganztägiger 30-Min-Takt auch an Wochenenden und in den späten Abendstunden). Zuständig: BVG, Senat Berlin bzw. Landkreis als Besteller~~
 - Tarifstruktur (Job-Ticket)
 - Erweiterung des ÖPNV-Systems, insbesondere in den Gewerbegebieten
- Förderung SPNV
 - Abgestimmtes Paket von Maßnahmen zu den Linien RB 55, RE 6 und S 25, Einbindung RE 6 nach Berlin. Zuständig: Land Brandenburg
- Vermeidung von Schallemissionen-Förderung multimodaler Verkehre
 - Mobilstationen an Stadtzufahrten einrichten



- Mobilitätsmanagement
 - Car Sharing auf privatwirtschaftlicher Basis
 - Mitfahrbörse
- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Auf Lärminderung bezogene Dialog-Displays, die auch temporär an verschiedenen Standorten eingesetzt werden können
- Lenkung Güterverkehr
 - Fortführung von weiteren Maßnahmen zur Lenkung der Güterverkehre
 - Erstellung einer Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Lkw-Lenkungskonzepts, das den Schwerlastverkehr auf den Belastungsachsen auf das unbedingt notwendige Minimum beschränkt (Abnahme des Verkehrsan-teils von 10 auf 5 % -> -1,8 dB(A) und von 10 auf 1 % -> -3,3 dB(A)). Für die Brücke über den Oder-Havel-Kanal (L 17 Ruppiner Straße) gilt weiterhin bis zum nicht terminierten Brückenneubau eine Begrenzung auf 16 t.
- Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Neubau L 20n und deren Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Hen-nigsdorf/ Velten der A 111 (Entlastung Ortskern, Entlastung Marwitzer Stra-ße), Zuständig: LS Brandenburg



11. Finanzielle Informationen

Die Kostenschätzung enthält nur die Brutto-Baukosten (einschl. MwSt) für die Hennigsdorf als Baulastträger der kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen zuständig ist und überdies nur für solche Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan ihren Auslöser haben. Prüfaufträge werden nicht aufgeführt, da das Ergebnis nicht abzusehen ist.

In die Kostenschätzung sind ggf. notwendiger Grunderwerb, zusätzliche Beleuchtung und eventuelle Folgearbeiten der Versorgungsträger nicht eingerechnet.

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind im kommunalen Haushalt 2014 und 2015 (vorbehaltlich Beschluss) Mittel in Höhe von 1.710.000,00 EUR vorgesehen, um folgende Maßnahmen prioritär umzusetzen:

■	Fontanestraße, Bau einer Querungssicherung in Höhe der Hochhäuser (2014)	25.000,00 EUR,
■	Fontanestraße, Gestaltung der Freifläche an den Hochhäusern (2014)	1.500.000,00 EUR,
■	Fontanestraße; Bau Querungssicherungen in Höhe der Bushaltestellen Akazienweg und Adolph-Kolping-Platz (2014)	50.000,00 EUR,
■	Führung Buslinie 809 über Fontanesiedlung (2014/15)	120.000,00 EUR,
■	Bushaltestellen Neuendorfstraße mit taktilen Leitstreifen und stadteinwärtige Haltestelle mit Wetterschutz ausrüsten (2015)	15.000,00 EUR,

Alle übrigen Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

Der finanzielle Aufwand für die Maßnahmenumsetzung ist derzeit nur grob abschätzbar. Da es sich in Anlage V der EU-Umgebungsärmrichtlinie nur um eine optionale Forderung handelt, hat dies keine Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Lärmaktionsplans.



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

Die Bewertung wird dadurch erfolgen, dass für die in der zweiten Stufe beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden oder nicht bzw. welche Hindernisse dem entgegenstanden.

Sofern mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2018 die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen mit einer vergleichbaren Methodik neu berechnet werden, können die Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenanzahlen 20012 zu 2017 ermittelt werden, um eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans zu ermöglichen.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

13.1 Rahmenbedingungen der Rechenmodelle

Nach Anhang V (3.) der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom November 2012 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Um die Lärminderungswirkung der angestrebten Maßnahmen im Lärmaktionsplan zu prognostizieren, wird in der Regel eine erneute Berechnung mit der VBUS durchgeführt. Die Differenz zum Ist-Zustand soll die erwartete Maßnahmenwirkung abbilden. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall korrekt, da es hierfür erforderlich wäre, dass alle wesentlichen Lärm mindernden oder Lärm erzeugenden Parameter in die Lärmberechnungen eingehen. Dies ist jedoch nicht der Fall:

- Es werden nur Geschwindigkeiten bis 30 km/h betrachtet. Alle darunter liegenden Geschwindigkeiten werden auf 30 km/h gesetzt. Richtet man also eine Tempo 10-Zone oder einen verkehrsberuhigten Bereich ein, so entspricht die Wirkung in der Berechnung der Wirkung einer Tempo-20-Regelung.
- Der Ampelzuschlag der RLS-90 entfällt, so dass die Einrichtung oder auch der Abbau einer Signalanlage keinen Einfluss auf die Berechnung haben.
- Zur Unterscheidung in leichte und schwere Lkw liegt die Grenze bei 3,5 t, im Gegensatz zu 2,8 t in der RLS-90.

Doch auch die Berechnungen auf Basis der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90", wie sie notwendig sind, um Lärmschutzmaßnahmen zu berechnen und die Anordnungsfähigkeiten von Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der StVO zu prüfen, führen nicht weiter. Für das inzwischen breit gefächerte und sehr differenzierte Maßnahmenspektrum zur Lärminderung reichen die Parameter der RLS-90 nicht mehr aus. Das gilt insbesondere für folgende Minderungspotenziale:

- Ist ein Gebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen, geht als zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 mit der Annahme in die Schallberechnung ein, dass sich alle Kraftfahrzeuge an diese Geschwindigkeit halten. Aus der Praxis ist jedoch bekannt, dass die ausschließliche Beschilderung von Tempo 30-Zonen ohne begleitende bauliche Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung von ca. 10 % der Ausgangsgeschwindigkeit bewirkt, d. h. in der Regel sind in solchen Bereichen Geschwindigkeiten von 40 km/h keine Seltenheit, 30 km/h eher die Ausnahme. Mit richtig gewählten baulichen Maßnahmen ist es jedoch möglich, Tempo 30 weitgehend durchzusetzen und so erst zu einer wirklich wahrnehmbaren Lärminderung zu kommen. Mit der RLS-90 lassen sich jedoch flankierende bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 nicht als Lärminderungspotenzial nachweisen.
- In der Definition der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gilt in der RLS-90 30 km/h als untere Berechnungsgrenze, Tempo-20- oder Tempo-10-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (7 km/h) gehören explizit nicht zum Berechnungsbereich der RLS-90.



- Die RLS-90 unterstellt bei ihren Berechnungen einen stetigen Geschwindigkeitsverlauf, an Signalanlagen gibt es für die eintretende Unstetigkeit einen Zuschlag. Dies stellt sich jedoch in der innerstädtischen Praxis ganz anders dar. Beliefern in der zweiten Reihe, fehlende Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen, häufige Parkvorgänge, querende Fußgänger, Radfahrer auf der Fahrbahn, auch falsch eingesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und vieles mehr führen in vielen Straßen zu einem offensichtlich unstetigen Geschwindigkeitsverlauf. Da jedoch ein stetiger Verlauf in der Rechenvorschrift unterstellt ist, bringen Maßnahmen zur Verstetigung der Geschwindigkeit kein rechnerisches Lärminderungspotenzial, obwohl tatsächlich hierin mitunter erhebliche Entlastungspotenziale liegen können.
- Der maßgebende Lkw-Anteil wird aus dem Anteil der Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t berechnet. Bei Verkehrszählungen sind jedoch diese Fahrzeuge nicht eindeutig zu identifizieren. Lediglich Fahrzeuge über 3,5 t sind wegen der Zwillingsbereifung eindeutig zu erkennen. Der Anteil der leichten Lkw wird deshalb in der Regel ungenau angegeben, in der Regel mit einem zu geringen Anteil. Alle Maßnahmen, die auf eine Reduzierung des Güterverkehrs in innerstädtischen Bereichen abzielen, werden damit in ihrer lärm mindernden Wirkung unterschätzt.

Die Darstellung von Pegeldifferenzen nach VBUS und in noch stärkerem Maße nach RLS-90 führt deshalb in der Summe zumeist zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Maßnahmenwirkung. Die Interpretation der Ergebnisse erfordert deshalb auch immer eine verbalargumentative Ergänzung.

13.2 Abschätzung der Reduzierung

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

13.2.1 Maßnahmenwirkung im Überblick

In Tabelle B 13.1 sind alle wesentlichen Merkmale der vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans zusammengefasst dargestellt. Die Tabelle ist gegliedert in Maßnahmen, die

- in die Berechnung des Lärmaktionsplans/ der Lärmkartierung einfließen, da ihre Wirkung abschnittsweise erfasst und bewertet werden kann (z. B. Deckschichterneuerung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrverbote),
- verstetigend auf den Verkehrsfluss wirken, aber nicht in die Berechnung eingehen, da ihre Wirkung sich aus der Summe mehrerer, teilweise punktueller Maßnahmen ergibt (z. B. Bau einer Mittelinsel, Verengung der Fahrbahn), jedoch einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung leisten,
- durch Gestaltung/ Aufwertung des öffentlichen Raums und Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr kompensatorisch Einfluss auf die subjektive Beurteilung der Immissionslage haben (Wohlfühlbonus), sich aber im Übrigen eher strategisch bzw. auf gesamtstädtischer Ebene auswirken.

Die Tabelle wird unabhängig von den Lärmkarten erstellt und dient vor allem der Einordnung der Einzelmaßnahmen.



C. ABWÄGUNG UND BESCHLUSS DES LÄRMAKTIONSPLANS

Während in Kapitel B.7. die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit dokumentiert ist, dient das Kapitel C. der transparenten Darstellung, wie mit den Hinweisen aus dem Mitwirkungsverfahren umgegangen wurde.

In Anhang II befinden sich die Abwägungstabellen aus der 1. und 2. Offenlage des Lärmaktionsplans, in denen die Hinweise aufgeführt und mit einem Abwägungsvorschlag versehen sind.

Der Lärmaktionsplan wurde einschließlich der Abwägungen durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hennigsdorf am XXX angenommen. Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wird nach Beschluss als Anhang II.4 beigefügt.



Anhang I Quellenverzeichnis

- [1] LANDESAMT FÜR UMWELT, GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES BRANDENBURG
Lärmkartierung der Stufe 2 nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/a
Potsdam, November 2012



Anhang II.1
Protokoll der Informationsveranstaltung



BESPRECHUNGSPROTOKOLL

Projekt	Lärmaktionsplan Hennigsdorf Stufe 2
Datum	14. Mai 2013
Ort	Sitzungssaal des Rathauses
Zeit	14:00-16:00 Uhr (politische Gremien, Wohnungsbauunternehmen) 16:00-19:30 Uhr (Bürgersprechstunde, individuelle Gespräche)
Thema	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit, 1. Offenlage

Teilnehmer: Frau Pauluhn, FB Stadtentwicklung, Fachdienstleiterin Stadtplanung
Frau Harupa, FB Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtplanung
Frau Krohn, Auszubildende bei der Stadt Hennigsdorf
Herr Berndt, FB Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtplanung (ab 15:30 Uhr)
Herr Richard, PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Frau Kobuhs, PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Frau Hüge, Wohnungsgenossenschaft "Einheit" Hennigsdorf
Herr Schaffranke, Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft
Herr Jankowski, Bombardier Transportation
Frau Tornow-Wendland, Stadtverordnete, BPU-Vorsitzende Hennigsdorf
Herr Brandenburg, Stadtverordneter, Fraktion Bürgerbündnis/ Bündnis 90/ Grüne
Frau Röthke-Habeck, Stadtverordnete, Fraktion Bürgerbündnis/Bündnis 90 Grüne
Frau Wiesner, FBL Bürgerdienste, Stadt Hennigsdorf
sowie 6 Bürger gemäß anliegender Teilnehmerliste

Frau Pauluhn begrüßt die Anwesenden, stellt die Teilnehmer aus der Verwaltung und den Fachgutachter vor und skizziert den Anlass der heutigen Informationsveranstaltung. Herr Richard hält einen Kurzvortrag zum Inhalt des LAP.

Die anschließende Diskussion führte zu den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Hinweisen.

Berlin, 2013-05-28
Christine Kobuhs



Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
1.	Frau Pauluhn, FB Stadtentwicklung, Fachdienstleiterin Stadtplanung	Strategische Lärmkarten des LUGV werden von Straßenverkehrsbehörde als Nachweis für Lärmbe- lastungen nicht anerkannt	Ein direkter Vergleich der nach VBUS und RLS-90 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschied- licher Rechengrundlagen nicht möglich. Der Bau- lastträger prüft deshalb die Lärmsituation jeweils als Einzelfallprüfung mit der national für die Stra- ßenbauverwaltung bin- denden RLS-90. Die Pe- geldifferenz zwischen VBUS und RLS-90 be- trägt 0 bis 2 dB(A). Auch mit der neuen RLS-14 wird es keine Vereinheit- lichung geben. Deshalb werden die vom Land berechneten Lärmkarten nach VBUS für die Bean- tragung von verkehrs- rechtlichen Anordnungen nicht akzeptiert. Die Straßenverkehrsbehörde fordert eine Lärmberech- nung nach RLS-90. Da- durch entstehen der Stadt Kosten für Ver- kehrserhebungen, Lärm- berechnungen sowie ggf. Klagen. Eine Vereinheit- lichung wird dringend ge- fordert.	Die Gemeinden haben hierauf keinen Einfluss.
		Lärmbelästigung durch Lieferungen vor 6 Uhr	Es gibt vermehrt Be- schwerden über Lärmbe- lastung durch Lieferun- gen vor 6 Uhr.	Diesen Hinweisen wird nachgegangen und die entsprechenden Firmen daraufhin angesprochen.
2.	Frau Hüge, Woh- nungsgenossenschaft "Einheit" Hennigsdorf e.G. (WGH)	Kosten für Lärmminde- rungsmaßnahmen	Möglichst Maßnahmen durchführen, die die Ei- gentümer nicht finanziell belasten.	Zur Kenntnis genommen.
3.	Herr Schaffranke, Hennigsdorfer Woh- nungsbaugesellschaft mbH (HWB)	Hinweise zu den Maß- nahmenvorschlägen	Die HWB hat in Vorberei- tung der heutigen Veran- staltung Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen des LAP in einer Tabelle zusammengefasst.	Die Abwägung der Hin- weise der HWB erfolgt in der Abwägungstabelle.
		<u>Marwitzer Straße:</u> - Tempo 30 nachts	Maßnahme wird befür- wortet.	Zur Kenntnis genommen.
		- Lärmbelastung an den Knotenpunkten	Mieter empfinden die Lärmbelastung insbe- sondere in den Wohnun- gen an den Kreuzungen als hoch. Die HWB führt deshalb Lärmmessungen mit ihrem Messgerät in den Wohnungen durch. Die HWB bietet der Stadtverwaltung ihr Messgerät für Messun- gen an.	Frau Pauluhn dankt für die mögliche Nutzung des Messgeräts.
		- Schallschutzfenster	In der Marwitzer Straße verfügen die Fenster über die Schallschutz- klasse 2. Eine Erneue- rung ist nicht notwendig. Weitere energetische Maßnahmen, die sich	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Ak- tiven Schallschutzmaß- nahmen ist ohnehin der Vorrang zu geben.

Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
			eventuell mit Schallschutzmaßnahmen kombinieren lassen, sind an den Gebäuden nicht vorgesehen	
		- Fensterladen	Zum Teil sind, historisch begründet, Fensterladen vorhanden. Die HWB schlägt als zusätzliche Maßnahme des Lärmaktionsplans im Bereich der Kreuzungen den Anbau von Fensterläden vor. Der HWB verbindet das mit Sicherheit, insbesondere im EG-Bereich. Der Denkmalschutz soll einbezogen werden.	Der Maßnahmevorschlag wird in Kap. 9.2.1 ergänzt.
		- Sirenen der Rettungsfahrzeuge	Lärmbelästigung durch Sirenen von Rettungsfahrzeuge, insbesondere nachts. Es ist keine rechtliche Pflicht, die Sirenen durchgängig einzuschalten. Der Fahrer hat die Lage zu beurteilen.	Hier muss das Gespräch mit den Rettungsdiensten gesucht werden.
		- Dialog-Display	Erklärung Dialog-Display fehlt	Ist im Kapitel 9.2.1, Seite 45 beschrieben.
		- Lärmoptimierter Asphalt	Kann bei der Sanierung der Marwitzer Straße offener Asphalt, wie z.B. die Probestrecke auf der A 24 nach Neuruppin, eingebaut werden?	Der Asphalt auf dieser Probestrecke wirkt erst bei Geschwindigkeiten über 50 km/h Lärm mindernd. Es wird eher der Einbau von lärmoptimierten Asphalt vorgeschlagen. Lärmoptimierter Asphalt ist zz. noch keine zertifizierte Bauweise. "Düsseldorfer Asphalt": -4 dB(A), wirkt schon bei 40/50 km/h. "Kölner Asphalt": -5 bis -6 dB(A).
		- Machbarkeitsstudie	Machbarkeitsstudie sollte unter Einbeziehung der HWB und der Mieter erfolgen.	Eine Beteiligung der Wohnungseigentümer und Mieter wird zum gegebenen Zeitpunkt durchgeführt.
		- Umleitung Buslinie 809 über die Fontanesiedlung Bushaltestelle Marwitzer Straße	Erhalt der Bushaltestelle Marwitzer Straße ist unbedingt erforderlich.	Nur die Buslinie 809 fährt die Haltestelle Marwitzer Straße nicht mehr an. Die Bedienung durch die Buslinien 651, 811 und 824 bleibt erhalten.
		<u>Fontanestraße:</u> Erstellung Machbarkeitsstudie, Querungssicherungen	(Nur Hochhäuser gehören zur HWB) Die Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt. Die Querung ist in Verbindung Hochhaus historisches Wohnviertel zu betrachten. Eine Torsituation ist herzustellen.	Zur Kenntnis genommen.
		Geplante Querungssicherung Fontanestraße/ Akazienweg	Eine Querungsanlage in Höhe Akazienweg ist nicht erforderlich.	Die Querungsanlage resultiert aus dem beschlossenen Querungskonzept für Fußgänger und Radfahrer und soll deshalb weiter verfolgt werden.
4.	Herr Brandenburg,	Fassadenpegel	Wie werden die Fassa-	Die Berechnung erfolgt



Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
	Stadtverordneter, Spandauer Landstraße 85		den Pegel ermittelt?	mit der Rechenmethode der VBUS.
		Prüfauftrag Tempo 30 nachts	Welche Kriterien führten zum Prüfauftrag Tempo 30 nachts in der Marwitzer Straße? Wie groß sind die Chancen der Umsetzung?	Maximale Fassadenpegel >70/60 dB(A) oder knapp darunter. Bei Straßen, die im Lärmaktionsplan über 70/60 dB(A) liegen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass bei einer Berechnung nach RLS 90 eine Anordnung zulässig ist.
		Grundhafter Ausbau Marwitzer Straße	Warum soll die Marwitzer Straße grundhaft ausgebaut werden. Der ermittelte Fassadenpegel liegt hier doch unter 60 dB(A).	Der maximale Fassadenpegel liegt nur knapp unter 60dB(A) nachts, aber es gibt in der Marwitzer Straße viele Betroffene. Außerdem sind Fahrbahn und Nebenanlagen in einem sehr schlechten Zustand. Wann der Ausbau erfolgen wird, ist ungewiss (Landesstraße).
		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Bereich der Ein- und Ausfahrten Bombardier an der L 172 Spandauer Allee	Der gemeinsame Geh- und Radweg quert sechs Ein- und Ausfahrten Gebäude der Fa. Bombardier. Das sind potenzielle Gefahrenpunkte, insbesondere für Radfahrer.	Zur Erörterung der Problematik wird ein Gespräch Stadtverwaltung/ Bombardier vereinbart.
5.	Frau Tornow-Wendland, Stadtverordnete, Clara-Schabbel-Straße 17	Umsetzung Maßnahmen LAP Stufe 1	Von Stufe 1 sind viele Maßnahmen noch nicht umgesetzt.	Die Umsetzung der Maßnahmen ist ein langwieriger Prozess. Die Umsetzung der in Kap. 8. aufgeführten Maßnahmen wird weiterverfolgt.
		Großflächig Tempo 30 im Ortskern	Kann denn nicht statt abschnittsweise, Tempo 30 großflächig im Ortskern angeordnet werden?	Es gibt hier widerstrebende Interessen von Stadt und Land. An Gemeindestraßen wie die Fontanestraße ist die Stadt Herr des Verfahrens. Verkehrsrechtlichen Anordnungen erfolgen, wie auch bei Landesstraßen, durch die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises. Frau Pauluhn betont, dass die L 20n wesentlich zur Entlastung der Marwitzer Straße beitragen würde. Die Realisierung ist nicht in Aussicht.
6.	Herr Jankowski, Fa. Bombardier	ÖPNV verstärken	Die Bedienung durch die Buslinie 136 ist unzureichend.	Frau Pauluhn: Mittags erfolgt nur eine stündliche Bedienung (10-13 Uhr) und nach 23 Uhr keine Bedienung. Die Stadt ist ständig um Taktverdichtung der Buslinie 136 in den Tagesrandzeiten und vor allem mittags bemüht. Im aktuellen Nahverkehrsplan 2012-2016 ist nur in den Spitzenzeiten ein halbstündlicher Takt vorgesehen. Als Ansprechpartner sollten von der Fa. Bombardier Landtags- und Kreistagsabgeordnete



Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
		L 172 Spandauer Allee, Maßnahmen LAP Stufe 1	Es fehlt eine Querungssicherung zwischen Bombardier und Haltestelle Klubhaus.	ordnete genutzt werden. Eine Querungssicherung kann derzeit nicht gebaut werden, weil sich in diesem Bereich zu viele Parkplatzausfahrten aus dem Gelände der Fa. Bombardier befinden. Es wird ein Gespräch zwischen Stadtverwaltung und Fa. Bombardier vereinbart.
			Das Ausfahren von den Parkplätzen Bombardier auf die L 172 ist problematisch. Der gemeinsame Geh- und Radweg führt zu weiteren Problemen und Konflikten.	Der geschilderte Bereich ist Unfallschwerpunkt. Ziel muss die Minimierung der Ein- und Ausfahrten und anschließend die Anordnung einer Querungshilfe sein.
7.	Frau Röthke-Habeck, Stadtverordnete, Nieder Neuendorf	Strategische Lärmkarte LUGV	Die Höhe der Verkehrsbelastung in der Spandauer Landstraße zwischen Waldmeisterstraße und Imkerweg mit DTV <8.000 Kfz wird angezweifelt. Die Straßenachse mit >8.000 Kfz/Tag ist falsch dargestellt.	In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Der Hinweis wird dem LUGV zur Kenntnis gegeben.
		Abb. 5.7 Ruhige Gebiete	Warum sind die Ackerflächen westlich Nieder Neuendorf nicht als ruhiges Gebiet dargestellt?	Im Flächennutzungsplan sind diese Flächen als Vorbehaltstrassen für schienengebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet.
		Maßnahme Querungssicherung	Warum wird im LAP nicht genau festgesetzt, welche Art Querungssicherung an den vorgeschlagenen Querungsstellen eingesetzt werden soll, z. B. in Nieder Neuendorf im Bereich der Bahnhofstraße?	Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Konzept. Jeder vorgeschlagene Standort ist im weiteren Verfahren von der Stadt im Hinblick auf die straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Machbarkeit zu untersuchen.
Bürgern				
1.	Berliner Straße	Maßnahmenvorschläge Berliner Straße	Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Berliner Straße werden begrüßt.	Zur Kenntnis genommen.
		Lärmbelästigung durch Müllfahrzeuge vor 6 Uhr.	Die Müllentsorgung erfolgt vor 6.00 Uhr. Es stört die Nachtruhe.	Es erfolgt eine Klärung mit dem Entsorgungsunternehmen.
2.	Spandauer Allee	Spandauer Allee	Es wird die Nichtberücksichtigung dieses Abschnittes der Spandauer Allee bei den Maßnahmen sowohl im LAP 1. Stufe als auch 2. Stufe bemängelt.	Dieser Bereich ist Bestandteil der 1. Stufe des Lärmaktionsplans. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt, werden aber weiter ver-



Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
			Umsetzung der Maßnahmen der 1. Stufe wird gefordert.	folgt. Die Umsetzung von Maßnahmen ist oft ein langwieriger Prozess und erfordert die Mitwirkung vieler Akteure. Eine Problemlösung in der Spandauer Allee ist nur im Zusammenwirken von Stadt, Landesbetrieb Straßenwesen und der Fa. Bombardier möglich.
			Angeregt wird die Anordnung einer Querungssicherung zwischen Edisonstraße und Rathenaustraße. Beobachtet wurden häufig gefährliche Situationen.	Das Problem wurde bereits erkannt. Im beschlossenen Querungskonzept sind im Bereich des Knotens Edisonstraße sowie im Bereich Spandauer Allee/ Rathenaustraße Querungsanlagen vorgesehen. Bei der Umsetzung bedarf es der Zustimmung und Finanzierung des Landesbetriebes Straßenwesen.
			Angeregt werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Tempo 30) insbesondere unter Beachtung der denkmalrechtlichen Einschränkungen bei der Fenstermodernisierung der angrenzenden Wohnbebauung im Rathenauviertel.	Im Lärmaktionsplan 1. Stufe sind Maßnahmen im Bereich des Knotens Spandauer Allee/ Edisonstraße nicht enthalten. Umgesetzt wurde das Einfahrverbot in die südliche Rathenaustraße. Passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern, sollte nur in Erwägung gezogen werden, wenn aktive Maßnahmen nicht greifen.
		Rathenaustraße	Durch die unechte Einbahnstraße ist in der Rathenaustraße ein Gefahrenpunkt entstanden. Es wird trotz Verbots auch von der Spandauer Allee in die Rathenaustraße eingefahren. Die Parksuchverkehre haben sich erhöht. Der Wendehammer ist zugeparkt. Die Parksituation für die Anwohner hat sich verschlechtert. Angeregt wird die Prüfung der Wirksamkeit der Anordnung der unechten Einbahnstraße.	Die Hinweise werden geprüft. Es werden ordnungsrechtliche Maßnahmen veranlasst. Außerdem sind, wie im Parkraumkonzept "Rathenauviertel" bereits vorgeschlagen, Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zu prüfen.
3.	Am Gehölz	Strategische Lärmkarten	Die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Spandauer Landstraße zwischen Waldmeisterstraße und Imkerweg mit DTV <8.000 Kfz wird angezweifelt. Die Straßenachse mit >8.000	In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Dar-
4.	Neikenstraße			



Nr.	Anregung	Thema	Hinweis	Abwägung
			Kfz/Tag ist falsch dargestellt.	stellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Der Hinweis wird dem LUGV zur Kenntnis gegeben.
		Abb. 5.7 Ruhige Gebiete	Warum sind die Ackerflächen westlich Nieder Neuendorf nicht als ruhiges Gebiet identifiziert?	Im Flächennutzungsplan sind diese Flächen als Vorbehaltstrassen für schienengebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet.



Anhang II.2

Abwägung der Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit
(Bürger und Träger öffentlicher Belange) – [1. Offenlage](#)

Anlage II.1 Abwägung der Hinweise aus der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Offenlage (Auslegungszeitraum: 06.05.-10.06.2013)
Lärmaktionsplan Stadt Hennigsdorf, 2. Stufe, Arbeitsstand 22. Februar 2013

Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
Bürger				
Ö 1	(im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013) (E-Mail an Verwaltung vom 04.06.2013)	Maßnahmenvorschläge Berliner Straße Lärmbelästigung durch Müllfahrzeuge vor 6 Uhr. Spandauer Allee	Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Berliner Straße werden begrüßt. Die Müllentsorgung erfolgt vor 6.00 Uhr. Es stört die Nachtruhe. Umsetzung der Maßnahmen der 1. Stufe wird gefordert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadtverwaltung wird jedoch den Hinweis an das Entsorgungsunternehmen weiterleiten. Die Stadtverwaltung arbeitet intensiv an dem Thema. Die Umsetzung von Maßnahmen ist manchmal ein langwieriger Prozess und erfordert die Mitwirkung vieler Akteure. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger hier: dem Landesbetrieb Straßenwesen und unter Mitwirkung der Fa. Bombardier möglich. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan erklärt, dass für die Spandauer Allee (L 172) derzeit keine Maßnahmen in Planung oder in Vorbereitung sind (siehe T 5). Die Spandauer Allee ist kein Belastungsschwerpunkt des Lärmaktionsplans 2013 (2. Stufe). Demzufolge sind auch keine Maßnahmen vorgesehen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 2	(im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013) (E-Mail an Verwaltung vom 04.06.2013)	Zwischen Edisonstraße und Rathenaustraße fehlt Querungssicherung.	Angeregt werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Tempo 30) insbesondere unter Beachtung der denkmalrechtlichen Einschränkungen bei der Fenstermodernisierung der angrenzenden Wohnbebauung im Rathenauviertel. 1. Es wird bedauert, dass seit Jahrzehnten keine Lösung hinsichtlich der Querung zu Bombardier in Höhe der Rathenaustraße oder der Spandauer Allee gibt. Beobachtet wurden häufig gefährliche Situationen. Angeregt wird die Anordnung einer Querungssicherung zwischen Edisonstraße und Rathenaustraße.	Die strategischen Lärmkarten des LUGV stellen den Abschnitt der Spandauer Allee (Rathenaustraße bis Edisonstraße) als Straßenabschnitt mit mehr als 3 Mio. Kfz/ Jahr dar. Die Auswertung der Lärmkarten in einem abschätzigen Verfahren zeigt jedoch, dass es sich bei dem genannten Bereich nicht um eine Belastungssache gemäß Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) handelt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Im von der SVV beschlossenen Querungskonzept sind im Bereich des Knotens Edisonstraße sowie im Bereich Spandauer Allee/ Rathenaustraße Querungssicherungen vorgesehen. Bei der Umsetzung bedarf es der Zustimmung und Finanzierung durch den Landesbetrieb Straßenwesen. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan keine Finanzierung dieser Maßnahmen in Aussicht gestellt (siehe T 5).



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
		keine Berücksichtigung der Spandauer Allee im LAP	Es wird die Nichtberücksichtigung dieses Abschnittes der Spandauer Allee bei den Maßnahmen sowohl im LAP 1. Stufe als auch 2. Stufe bemängelt. 2. Anwohner der Spandauer Allee finden keine Berücksichtigung im Lärmaktionsplan. Dort geht wesentlicher Teil des Verkehrs von Nieder Neuendorf, dem Industriegebiet Süd und der Mitarbeiter von Bombardier vorbei, der maßgeblich auch durch das Postverteilzentrum bereits ab dem frühen Morgen (5 Uhr) zu einer erheblichen Lärmbelastung aller Anwohner (Spandauer Allee 2 bis 8) führt. Es wird auf frühere Zählungen und Schallmessungen verwiesen.	Die Spandauer Allee und die Rathenaustraße sind keine Belastungsschwerpunkte im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Dieser Bereich ist Bestandteil der 1. Stufe des Lärmaktionsplans. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurden noch nicht umgesetzt, werden aber weiter verfolgt. Die Spandauer Allee ist kein Belastungsschwerpunkt im LAP 2013 (2. Stufe). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP. Die Eingangsdaten der strategischen Lärmkarten des LUGV stellen den Abschnitt der Spandauer Allee als Straßenschnitt mit mehr als 3 Mio. Kfz/ Jahr dar. Die Auswertung der Lärmkarten in einem abschätzigen Verfahren zeigt jedoch, dass es sich bei dem genannten Bereich der Spandauer Allee nicht um eine Belastungssache gemäß Lärmaktionsplan handelt. Die Spandauer Allee ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Rathenaustraße	Durch die unechte Einbahnstraße ist in der Rathenaustraße ein Gefahrenpunkt entstanden. Es wird trotz Verbots auch von der Spandauer Allee in die Rathenaustraße eingefahren. Die Parksuchverkehre haben sich erhöht. Der Wendehammer ist zugeparkt. Die Parksituation für die Anwohner hat sich verschlechtert. Angeregt wird die Prüfung der Wirksamkeit der Anordnung der unechten Einbahnstraße.	Es werden, wie im Parkraumkonzept "Rathenaufviertel" bereits vorgeschlagen, Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen geprüft und Ordnungsmaßnahmen durchgeführt, um verkehrswidriges Parken zu verhindern und Parksuchverkehre zu verringern. Die Rathenaustraße ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) (Verkehrsaufkommen <8.200 Kfz/ Tag). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		keine Einladung an Hausverwaltung Flohr zur Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013	3. Die Informationen der Informationsveranstaltung am 14. Mai 2013 habe ich bei der Eigentümerversammlung am 15. Mai übermittelt. Viele der Anwesenden und auch die Hausverwaltung (Flohr) hat sich überrascht gezeigt, da offensichtlich keine direkte Einladung ergangen ist, um als betroffene Gemeinschaft sich zu äußern. Dabei wurde der Unmut über die Baumaßnahmen in der Rathenaustraße und das Ausschildern der „verkehrten“ Einbahnstraße laut. Es wurde von mehreren Eigentümern der Gemeinschaft bestätigt, dass bei der damaligen Anhörung niemand diesem Vorhaben zugestimmt, oder es für vernünftig gehalten hat. Da auch der Antrag der Eigentümergemeinschaft lt. Frau Flohr von der Stadt hinsichtlich der Anwohnerparkplätze abgelehnt worden ist, wird davon ausgegangen,	Diese Aussage ist nicht korrekt. Die Hausverwaltung Flohr hat mit Schreiben vom 02.05.2013 eine persönliche Einladung zur Informationsveranstaltung erhalten. Darüber hinaus war der Termin im Amtsblatt, im Internet und mehrfach in der Presse angekündigt. Es werden, wie im Parkraumkonzept "Rathenaufviertel" bereits vorgeschlagen, Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen geprüft und Ordnungsmaßnahmen durchgeführt, um verkehrswidriges Parken zu verhindern und Parksuchverkehre zu verringern. Es wurde der Hausverwaltung Flohr jedoch auch mitgeteilt, dass die Eigentümergemeinschaft die Pflicht und die Möglichkeit hat, die gemäß Parkraumkonzept ausgewiesenen Stellplätze auf dem eigenen Grundstück zu errichten.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
Ö 3 Ö 4	(im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013)			Die Rathenaustraße ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) (Verkehrsaufkommen <8.200 Kfz/Tag). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		keine Berücksichtigung der Rathenaustraße im LAP	Die Rathenaustraße findet im Lärmaktionsplan keine Beachtung.	Die Rathenaustraße ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) (Verkehrsaufkommen <8.200 Kfz/Tag). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Verkehrsregelung Rathenaustraße	4. Die Verkehrsregelung in der Rathenaustraße sollte aus Lärmschutzgründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit schnellstmöglich korrigiert werden. Das Sperrschild wird von einer gewissen Anzahl von Verkehrsteilnehmern missachtet. Der Wendehammer wird zugesperrt. Das Wenden wird behindert. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt, so dass erheblich Unfallgefahr besteht.	Es werden, wie im Parkraumkonzept "Rathenauiertel" bereits vorgeschlagen, Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen geprüft und Ordnungsmaßnahmen durchgeführt, um verkehrswidrigen Parken zu verhindern und Parksuchverkehr zu verringern. Die Rathenaustraße ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) (Verkehrsaufkommen <8.200 Kfz/Tag). Die Problematik ist nicht Gegenstand des LAP, wird verwaltungsintern weiterbehandelt.
Ö 5	(E-Mail an Verwal-	Wurden Spandauer Allee und Rathenaustraße vergessen?	5. Die Eigentümergemeinschaft Rathenaustraße 1-17 und Spandauer Allee 2-4 würden es sehr schätzen, wenn der Aktionsplan um die o. g. Anregungen erweitert bzw. ergänzt werden könnte.	Die Spandauer Allee und die Rathenaustraße sind keine Belastungsschwerpunkte im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe). Die angesprochenen Probleme werden jedoch im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung geprüft. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Strategische Lärmkarten	Die Höhe der Verkehrsbelastung auf der Spandauer Landstraße zwischen Waldmeisterstraße und Imkerweg mit DTV <8.000 Kfz wird angezweifelt. Die Straßenachse mit >8.000 Kfz/Tag ist falsch dargestellt.	In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Das hat das LUGV per E-Mail am 24.05.2013 so bestätigt und mitgeteilt, dass die strategischen Lärmkarten nicht geändert werden. Da die Berechnung korrekt ist, erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Abb. 5.7 Ruhige Gebiete	Warum sind die Ackerflächen westlich Nieder Neuendorf nicht als ruhiges Gebiet identifiziert?	Im Flächennutzungsplan sind diese Flächen als Vorbehaltsstraßen für schienenangebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		30 km/h Tempolimit im gesamten Stadtgebiet	Maßnahmen bitte bei der öffentlichen Anhörung am	Eine flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 ist stra-



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
	tung 13.05.2013)	vom		ßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Maßnahmen zur Reduzierung von unnötigem Motorradlärm (Nachtfahrverbot)		Ein grundsätzliches, flächendeckendes Verbot für bestimmte Fahrzeuge aus Lärmschutzgründen ist straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		dauerhafte Aufrechterhaltung des Lkw-Fahrverbots auf der Spandauer Landstraße von und nach Berlin-Spandau		Die Stadt Hennigsdorf muss auch als Wirtschaftsstandort betrachtet werden. Die Zufahrt aus Richtung Süden ist für den Wirtschaftsverkehr dringend erforderlich, da es keine Alternative gibt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Einbeziehung der Bundeswasserstraße Havel in das Lärminderungskonzept (Discoschiffe)		Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 6	(Aktenvermerk der Verwaltung vom 16.05.2013)	Lärmbelästigung durch Beschleunigung nach Kurve	Starke Lärmbelästigung tagsüber und zum Berufsverkehr. Gas geben nach der Kurve Edisonstraße.	Die Problematik ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans und ist auch nur bedingt zu bekämpfen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Tempo 30 nachts	Tempo 30 nachts bringt nicht wirklich etwas, da viele ja doch rasen.	Tempo 30 nachts bringt eine Lärminderung von etwa 1,2 dB(A). Zusätzlich zu Tempo 30 nachts sind Geschwindigkeitskontrollen notwendig. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 7	(Aktenvermerk der Verwaltung ohne Datum)	Lärmbelästigung durch Stellplatzschränke Parkplatz Akazienweg	Bei der Stellplatzschränke schlägt Eisen auf Eisen (Lärmbelästigung nachts).	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Stadt wird den Betreiber darüber informieren. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Aufdrehen der Motoren	Lärmbelästigung durch Aufdrehen der Motoren.	Diese Ereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 8	(Aktenvermerk der Verwaltung vom 06.03.2013)	Lärmproblem in Stolpe Süd durch Autobahnverkehr	Durch die massiven Rodungen im Wald besteht jetzt ein Lärmproblem bedingt durch den Verkehr auf der Autobahn. Wer ist Ansprechpartner für das Problem?	Die Autobahn ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe). Es erfolgt eine Information durch die Stadt an den Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Autobahn. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 9	(Aktenvermerk der Verwaltung vom)	Marwitzer Straße	Lärm, Erschütterungen, Lkw mit Holzhackschnittel	Lärm und Erschütterungen durch einen hohen Lkw-Anteil können nur durch einen grundhaften Ausbau der Marwitzer



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
	20.03.2013)			Straße beseitigt werden. Als Übergangslösung kann die Geschwindigkeit reduziert werden. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbau- lastträger, dem Landesbetrieb Straßenwesen, möglich. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan erklärt, dass für die Marwitzer Straße (L17) derzeit keine Maßnahmen in Planung oder in Vorbereitung sind (siehe T 5). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 10	(Aktenvermerk der Verwaltung vom 06.05.2013)	Lärm von der Fontanestraße und Marwitzer Straße	Für die Zeit von 22h-6h wird Tempo 30 vorgeschlagen (gilt auch für andere belastete Straßenzüge).	Die Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung nachts in der Marwitzer Straße und der Fontanestraße und weitere belastete Straßenzüge sind im LAP enthalten. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 11	(Aktenvermerk der Verwaltung vom 06.05.2013)	Lärm	Hohe Lärmbelastung in der Marwitzer Straße	Die Marwitzer Straße ist Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe). Der Lärmaktionsplan weist zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung in der Marwitzer Straße aus. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbau lastträger hier: dem Landesbetrieb Straßenwesen möglich. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan erklärt, dass für die Marwitzer Straße (L17) derzeit keine Maßnahmen in Planung oder in Vorbereitung sind (siehe T 5). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 12	(Aktenvermerk der Verwaltung vom 08.05.2013)	Neuendorfsstraße	Wohnen im Obergeschoss der Neuendorfsstraße und beklagen den Straßenverkehrslärm. Hohes Abbiegeaufkommen von der Neuendorfsstr. in die Straße an der AEG-Feuerwache (die Straße heißt hier auch Neuendorfsstraße). Die Feuerwache liegt zwischen S-Bahnbrücke und Technopark „Blauer Wunder“. Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden begrüßt.	Die Meinung wird zur Kenntnis genommen. Im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) ist die Neuendorfsstraße als Belastungsschwerpunkt dargestellt. Es werden zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber nur im Einvernehmen mit dem Straßenbau lastträger hier: dem Landesbetrieb Straßenwesen möglich. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan erklärt, dass für die Neuendorfsstraße (L172) derzeit keine Maßnahmen in Planung oder in Vorbereitung sind (siehe T 5).
Ö 13	(Fax an die Verwaltung am 31.05.2013)	Tabelle 8.2: Umsetzungsstand der langfristigen Maßnahmen des LAP 2008/ Förderung des ÖPNV/SPNV	Als weitere langfristige Maßnahme bitte ich um Aufnahme: "Wiederherstellung der S-Bahn-Linie 25 von Hennigsdorf nach Velten". Die Verlängerung des Prignitz-Expresses (RE 6) wird allein kaum eine lärmmindernde Auswirkung haben, da sich	Über die "Wiederherstellung der S-Bahn-Linie 25 von Hennigsdorf nach Velten" ist die politische Entscheidung negativ gefällt. Die Stadt Hennigsdorf betrachtet im vorliegenden Lärmaktionsplan nur den Straßenlärm. Aufgrund des Fehlens der Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes (EBA) kann eine



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			hierdurch das derzeit sehr schlechte SPNV-Nahverkehrsangebot zwischen Veltien und Hennigsdorf nicht verbessert. Pendler aus Veltien und den umliegenden Gemeinden sind daher weiterhin gezwungen, mit dem Auto nach oder durch Hennigsdorf zu fahren. Der RE 6 würde zwar für Fahrten nach Berlin-Gesundbrunnen tagsüber einmal in der Stunde eine Zeiterparnis von rund 12 Minuten bringen, jedoch aber keine attraktive Taktichte bis in die Nachtstunden anbieten, die als Grundversorgung erforderlich wäre, um gerade auch diese Freizeitpendler aus der nördlichen Umgebung Hennigsdorfs bereits vor der Stadt zum Umsteigen auf den Nahverkehr zu bewegen. Die am Walter-Kleinow-Ring (Nord) vorhandene LSA darf auf keinen Fall abgebaut werden. Eher sollten noch weitere LSA am W.-Kleinow-Ring (Süd) sowie an der Kreuzung Spandauer Allee/ Am Yachthafen zur besseren Erreichbarkeit des Radfernweges Berlin-Kopenhagen entstehen.	Betrachtung des Schienenlärms erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Außerdem ist eine wahrnehmbare Reduzierung des Verkehrslärms durch das Umsteigen vom Auto zur S-Bahn nicht zu erwarten. Im Lärmaktionsplan ist zur Verbesserung des SPNV ein abgestimmtes Paket von Maßnahmen RB 55 RE 6 und S 25 als langfristige Strategie benannt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
	Tabelle 8.1: Umsetzungsstand der kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen des LAP 2008/ Belastungsschwerpunkt Spandauer Allee L 172/ Walter-Kleinow Ring (Nord) und (Süd) / Am Yachthafen - Wegfall von Lichtsignalanlagen an Überwegen			Es gibt keine Absicht, die vorhandene Lichtsignalanlage in der Spandauer Allee/ Clara-Schabbel Straße zu beseitigen. Aus dem Lärmaktionsplan 1. Stufe ist die noch nicht umgesetzte Maßnahme wie folgt benannt: Anlegen von zwei Mittelinseln an der Bedarfs-LSA Walter-Kleinow-Ring (Nord) und südlich der Einmündung der Clara-Schabbel-Straße. Die Mittelinseln sind zusätzlich geplant. Am Walter-Kleinow-Ring Süd ist gemäß dem beschlossenen Querungskonzept für Fußgänger und Radfahrer, wie an vielen anderen Stellen, ebenfalls eine Querungsanlage vorgesehen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
	Förderung des Fahrradverkehrs/ Verlangsamung des Kfz-Verkehrs hinsichtlich Lärmminimierung		Es ist gemäß Lärmaktionsplan eine wichtige Maßnahme, den von Norden kommenden Kfz-Verkehr (aus Veltien bzw. von der A 111/AS Hennigsdorf) insbesondere Lkw noch stärker auf die innerörtliche Umgehungsstraße (Straßenzug Heinz-Uhlitzsch-/ Eduard-Maurer-/ Fabrikstraße) zu verlagern, um positive Effekte hinsichtlich Lärmminimierung auf der Berliner Straße zu erzielen. Hierzu folgender Vorschlag zur Berliner Straße/ Veltener Straße L 171/ L 172: Die Stadt Hennigsdorf beantragt bei der Straßenverkehrsbehörde die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zwischen den Knotenpunkten Heinz-Uhlitzsch-Straße und Friedhofstraße/ Kirchstraße. Weiterhin wäre zu prüfen, inwiefern ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Süd zwischen der Einmündung Am Bahndamm und Friedhofstraße markiert werden kann, um Radfahrern bei Stauerscheunungen zügig an die Kreuzung führen zu können.	Die Maßnahme, Prüfen von Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Lenkung der Verkehrsströme aus Norden und Süden kommend auf die Schulstraße/ Fabrikstraße/ Eduard-Maurer-Straße/ Heinz-Uhlitzsch-Straße, ist im Lärmaktionsplan im Kapitel 9.2.2 Berliner Straße, bereits enthalten. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Die Stadt Hennigsdorf hat im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ein Radverkehrskonzept beschlossen. Demnach soll entlang der Landesstraßen aufgrund der vorherrschenden Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten in der Regel eine Trennung zwischen Fahrradverkehr und Kfz-Verkehr erfolgen. Bei einzelnen Abschnitten der Radwegebenutzungspflicht ohne bauliche Maßnahmen aufzuheben, ist jedoch nicht sinnvoll, denn es muss die Durchgängigkeit und Stetigkeit der Fahrradinfrastruktur gewährleistet sein. Änderungen von Streckenführungen, hier vom Radweg auf



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			Begründung: Durch die mögliche freiwillige Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer kann einerseits die Verkehrssicherheit erhöht werden, da Radfahrer bisher insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten einem verstärkten Unfallrisiko ausgesetzt sind und die Verkehrsdichte von Fußgängern zeitweise derart hoch ist, dass hier der Radweg häufig einfach mitgenutzt wird (insbesondere durch Schüler). Weiterhin ist die Kreuzung Berliner Str. / Feldstraße ein Unfallschwerpunkt mit bereits vielen verletzten Radfahrern, die aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen und der fehlenden rot eingefärbten Radfahrstreifen von Autofahrern immer wieder übersehen werden. Im weiteren Verlauf besteht aufgrund des von der Fahrbahn weit abgesetzten Radweges (über 5 Meter) kein Bezug zur Berliner Straße und somit trotz der vorhandenen Beschildderung ohnehin keine Radwegebenutzungspflicht mehr. Radfahrer auf der Fahrbahn der Berliner Straße würden der Raserei Einhalt gebieten und somit ein Ziel des Lärminderungsplanes, nämlich die "Verlangsamung des Kfz-Verkehrs" erreichen können. Dadurch würde noch mehr Kraftfahrern die innerörtliche Umgehungsstraße über die Fabrikstraße schmackhaft gemacht werden, da man dann dort einfach schneller wäre als auf der Berliner Straße. Eine wichtige Forderung des Lärmaktionsplanes wäre hiermit erfüllt, den Nord-Süd-Verkehr aus der Berliner Straße noch stärker herauszuhalten und die Lebensqualität für die Bewohner zu erhöhen.	die Straße, wirken sich auf die Knotenpunkte aus. Deshalb bedarf die Änderung der Radwegebenutzungspflicht vertiefender Untersuchungen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
	Weitere Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs: - Umbau bzw. Umgestaltung der Kreisverkehre in Hennigsdorf		- Gemäß den gesetzlichen Vorschriften haben innerorts an Kreisverkehren befindliche Radwege an der Vorfahrt des umlaufenden Kreisverkehrs teilzunehmen. Auch in Hennigsdorf wird diese gesetzliche Vorschrift leider immer noch missachtet und der Radfahrer unverständlicherweise dem Autoverkehr untergeordnet, um diesen zu beschleunigen. Der Radfahrer wird hier aktiv behindert, da er aus dem Kreis fahrende Kfz nur schlecht erkennen kann und in den Kreis einfahrende Fahrzeuge häufig mitten auf der Radfahrspur stehen bleiben, bis sie in den Kreis einfahren können. Dies führt neben der Gefährdung von Radfahrern auch zu einem spürbaren Attraktivitätsverlust für das Radfahren und widerspricht somit klar den Zielen des Lärminderungsplanes.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			- Daher sollten die Kreisverkehre in Hennigsdorf, z.B. an der Veltener Str./ Marwitzer Str./ Berliner Straße sowie Ruppiner Str./Chaussee (L17/L171) (Richtung Stolpe Süd/S-Bf. Heiligensee) endlich s. o. umgestaltet werden, dass sie den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. - Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang auch ein Umbau bei dem Radfahrstreifen im Kreis rot markiert werden und die Kopfsteinpflasterbereiche hin zur Kreismitte beseitigt werden und dann als Fahrbahnfläche dem Kfz-Verkehr als Ausgleich zur Verfügung stehen. Die Umsetzung würde den Radverkehr weiter fördern und (gemäß den Zielen des Lärmaktionsplans) den Kfz-Verkehr an Kreisverkehren verlangsamen und als Folge zu einer Lärminderung beitragen sowie die Verkehrssicherheit verbessern.	Die Führung des Radfahrers mit dem Autoverkehr im Kreisverkehr Berliner Straße/ Marwitzer Straße/ Veltener Straße wurde im Rahmen der letzten Festschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes thematisiert, aber nicht zur Umsetzung beschlossen. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen aus Sicherheitsgründen auf der Kreisfahrbahn nicht angelegt werden. Die gesicherte Radverkehrsführung wird durch eine frühzeitige und gesicherte Einfädelung des Radverkehrs vor den Einmündungen zur Kreisfahrbahn erzielt, um ihn gemeinsam mit den motorisierten Verkehrsmitteln und für die Kraftfahrzeugführer gut erkennbar in den Kreisverkehr zu leiten. Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Grünzeiten an Lichtsignalanlagen	Radfahrer sollten an Lichtsignalanlagen künftig nicht mehr gegenüber dem Kfz-Verkehr benachteiligt werden. Derzeit sehen Radfahrer an vielen Kreuzungen immer deutlich früher "Rot" als die in gleicher Richtung fahrenden Kfz. Ein besonders schlechtes Beispiel ist der Kreuzungspunkt Veltener Str./ Heinz-Uhlitzsch-Straße, wo Radfahrer jeweils eine "gefühlte Ewigkeit" vor dem Ende der Grünphase der in gleicher Richtung fahrenden Autos bereits "Rot sehen" und hier so behandelt werden, als wenn sie wie Fußgänger mit Schrittempo unterwegs wären. Diese Anordnungen wurden getroffen um Abbiegeverkehre von Autos zu erleichtern und den Autoverkehr zu beschleunigen, was eindeutig den Zielen des Lärmaktionsplans widerspricht. Die Länge des "Radfahrer-Grüns" ist hier künftig nicht mehr den Zeiten des Fußgängerverkehrs, sondern denen des Kfz-Verkehrs anzupassen. Auch diese Maßnahme würde die Attraktivität des Radfahrens weiter verbessern.	Die Verwaltung wird die Ampelphasen an den Lichtsignalanlagen bezüglich der Freigabezeiten für den Radverkehr prüfen. Die Problematik wird außerdem im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 14	BON - Bürgerinitiative Ortsumgehung Nieder Neuendorf e.V. (Schreiben an die Verwaltung am 01.06.2013)	Spandauer Landstraße zwischen Imkenweg und Waldmeisterstraße	1. Aufnahme des Streckenabschnittes Imkenweg/ Waldmeisterstraße in die 2. Stufe des Lärmaktionsplans. Begründung: In der 2. Stufe ist ein lokaler Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) zu erstellen. Der Abschnitt Imkenweg/ Waldmeisterstraße weist lt. Schreiben des LUGV vom 24.05.2013 einen DTV von 9.520 Kfz/d aus.	In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßennachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Im Lärmaktionsplan wird im Kapitel 5 auf die unkorrekten Verkehrsbelastungen hingewiesen.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			Darstellung der Straßenachse DTV >8.000 Kfz des Streckenabschnittes Spandauer Landstraße zwischen Imkerweg und Waldmeisterstraße in den strategischen Lärmkarten hingewiesen. Die Auswertung der Lärmkarten zeigt, dass es sich hier nicht um eine Belastungssache gemäß Lärmaktionsplan handelt. In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Das hat das LUGV per E-Mail am 24.05.2013 so bestätigt und mitgeteilt, dass die strategischen Lärmkarten nicht geändert werden. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).	Darstellung der Straßenachse DTV >8.000 Kfz des Streckenabschnittes Spandauer Landstraße zwischen Imkerweg und Waldmeisterstraße in den strategischen Lärmkarten hingewiesen. Die Auswertung der Lärmkarten zeigt, dass es sich hier nicht um eine Belastungssache gemäß Lärmaktionsplan handelt. In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Das hat das LUGV per E-Mail am 24.05.2013 so bestätigt und mitgeteilt, dass die strategischen Lärmkarten nicht geändert werden. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Aufnahme weiterer Areale als "ruhige Gebiete"	2. Änderung der dazugehörigen Karten und Ausweis als "belastet". <u>Begründung:</u> Ergibt sich aus den Anführungen unter 1.. 3. Beschreibung von einzuleitenden Maßnahmen zur Entlastung dieses Straßenabschnittes durch Ausweisung als Tempo-30-Zone, kontinuierliche Geschwindigkeitskontrollen und Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags (Fotos wurden beigelegt) 4. Aufnahme der folgenden Areale als "ruhige Gebiete" in die 2. Stufe des Lärmaktionsplanes: Fläche ab Imkerweg in westlicher Richtung bis Wohngebiet Yachthafen (Kartenausschnitt wurde beigelegt). <u>Begründung:</u> Als "ruhige Gebiete auf dem Land" kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen "anthropogenen" Geräuschen ausgesetzt sind. Hierbei sind Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung dieser Gebiete ausgeschlossen. Diese Voraussetzungen für "ruhige Gebiete auf dem Lande" sind bei dem angeführten Areal erfüllt. Aus diesem Grunde und unter Ableitung der in Ballungsräumen explizit genannten ruhigen Gebiete ("die einen weitgehend Natur belassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden") beantragen wir die Aufnahme des oben angeführten Areals als "ruhiges Gebiet" in die 2. Stufe des Lärmaktionsplanes (vgl. "LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung" vom 18.06.2012).	Im Flächennutzungsplan sind diese Flächen als Vorbelastung für schienengebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 15	(E-Mail an die Verwaltung vom 06.06.2013)	Zu Tabelle 8.2 - Seite 35 - "Förderung des ÖPNV/SPNV".	Folgende Anregung zum Lärmaktionsplan: Eine durchaus längerfristige Maßnahme wäre die Fortführung der S-Bahn-Linie 25 von Hennigsdorf nach Velten. <u>Begründung:</u> Mit der Verlängerung des Prignitz-Expresses	Über die "Wiederherstellung der S-Bahn-Linie 25 von Hennigsdorf nach Velten" ist die politische Entscheidung negativ gefällt. Die Stadt Hennigsdorf betrachtet im vorliegenden Lärmaktionsplan



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			(RE 6) wird allein kaum eine lärmindernde Auswirkung haben, da hierdurch das derzeit schlechte SPNV-Nahverkehrsangebot zwischen Velten und Hennigsdorf nicht verbessert wird. Die Lärmbeeinträchtigung für die Menschen hinter der Hennigsdorfer Stadtgrenze wird sich durch einen eventuellen RE 6 deutlich erhöhen. Pendler aus Velten und den umliegenden Gemeinden sind daher weiterhin gezwungen, mit dem Auto nach oder durch Hennigsdorf zu fahren, um den 20-Minuten Takt der S-Bahn nutzen zu können. Zudem stehen in Velten bereits zahlreiche kostenlose P+R Parkplätze zur Verfügung und es existieren größere vorgehaltene Flächen zur Erweiterung dieses Angebots. Alles Argumente pro S 25 nach Velten und signifikante Lärmreduzierung in Hennigsdorf.	onsplan nur den Straßenlärm. Aufgrund des Fehlens der Lärmkarten des Eisenbahnunfallsamtes (EBA) kann eine Betrachtung des Schienenlärms erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Außerdem ist eine wahrnehmbare Reduzierung des Verkehrslärms durch das Umsteigen vom Auto zur S-Bahn nicht zu erwarten. Im Lärmaktionsplan ist zur Verbesserung des SPNV ein abgestimmtes Paket von Maßnahmen RB 55 RE 6 und S 25 als langfristige Strategie benannt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 16	(E-Mail an die Verwaltung vom 10.06.2013)	Maßnahme S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten	Im Lärmaktionsplan fehlt das wichtigste Projekt, die S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten. Durch die fehlende S-Bahnverbindung zieht die Stadt Hennigsdorf den ganzen Verkehr an, der mit der S-Bahn nach Berlin fahren möchte, gerade die Berliner Straße muss viel Verkehr von und zum S-Bahnhof Hennigsdorf vertragen. In Velten wurden sehr viele Parkplätze neu errichtet, um ein Umsteigen zu erleichtern. Gäbe es die Möglichkeit in Velten in die S-Bahn zu steigen, würde der Verkehr nach Hennigsdorf und damit auch der Lärm gemindert. Die S-Bahnverlängerung nach Velten muss unbedingt als wichtigste Maßnahme zur Lärmreduzierung der Stadt Hennigsdorf ins Konzept mit aufgenommen werden.	Über die "Wiederherstellung der S-Bahn-Linie 25 von Hennigsdorf nach Velten" ist die politische Entscheidung negativ gefällt. Die Stadt Hennigsdorf betrachtet im vorliegenden Lärmaktionsplan nur den Straßenlärm. Aufgrund des Fehlens der Lärmkarten des Eisenbahnunfallsamtes (EBA) kann eine Betrachtung des Schienenlärms erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Außerdem ist eine wahrnehmbare Reduzierung des Verkehrslärms durch das Umsteigen vom Auto zur S-Bahn nicht zu erwarten. Im Lärmaktionsplan ist zur Verbesserung des SPNV ein abgestimmtes Paket von Maßnahmen RB 55 RE 6 und S 25 als langfristige Strategie benannt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 17	Vorab am 10.06.2013 per Fax an die Stadtverwaltung, Schreiben vom 07.06.2013	Es wird beantragt, den für das Wohngrundstück des Mandanten maßgeblichen Streckenabschnitt (Spandauer Landstraße zwischen Inkerweg und Waldmeisterstraße: DTV von 9.520 Kraftfahrzeugen pro Tag) bis zum 18. Juli 2013 verbindlich in die Lärmaktionsplanung Hennigsdorf aufzunehmen und entsprechende Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorzusehen. Die Forderung wird ausführlich begründet.	Der Mandant wohnt an der Spandauer Landstraße. Dabei handelt es sich um eine Landesstraße, die L 172. Die Spandauer Landstraße stellt somit eine regionale Straße im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie dar. In dem streitgegenständlichen Abschnitt Inkerweg/Waldmeisterstraße weist die Spandauer Landstraße einen DTV von 9.520 Kraftfahrzeugen pro Tag aus. Damit liegt der Streckenabschnitt über dem nach Art. 3 n) der Richtlinie 2002/49/EG maßgeblichen Wert von 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV 8.200 Kfz). Die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 18. Juni 2012 kann die Verwaltung zur Grundlage ihres Handelns	Die Eingangsdaten der strategischen Lärmkarten des LUGV stellen den Abschnitt der Spandauer Landstraße (Inkerweg bis Waldmeisterstraße) als Straßenabschnitt mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr dar. Die Auswertung der Lärmkarten in einem abschätzigen Verfahren zeigt jedoch, dass es sich bei dem genannten Bereich der Spandauer Landstraße (Inkerweg bis Waldmeisterstraße) nicht um eine Belastungsschneise gemäß Lärmaktionsplan handelt: - nur wenige Wohngebäude betroffen (tagsüber ein Gebäude, nachts zwei Gebäude). - geringe Einwohnerzahl und dadurch wenige Lärmbeeinträchtigungen im Vergleich zu den Belastungssachsen mit ei-



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			machen. Unserem Mandanten steht ein Rechtsanspruch auf Durchführung der begehrten Maßnahme zu. Insofern verweisen wir auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 25. Juli 2008 - C 237/07 – "Janecek", veröffentlicht bei Juris, in dem wir den Kläger vertreten haben. Immer dann, wenn das Unionsrecht verbindliche Verpflichtungen vorsieht, die dem Gesundheitsschutz dienen, kann der Bürger die Einhaltung dieser Verpflichtungen von der Behörde verlangen, so der EuGH in Fortsetzung seiner bereits seit Anfang der 90er Jahre bestehenden Rechtsprechung. Dies gilt auch für die Lärmaktionsplanung. Implizit ergibt sich dies letztlich auch aus dem jüngsten Urteil des Verwaltungsgerichts Berlin vom 07. Mai 2013 - VG 10 K 301.11 -, in dem wir das beklagte Land Berlin vertreten haben. Die Kläger begehrten dort die Änderung des Lärmaktionsplans in der Weise, dass ihre Wohngebiete zu "ruhigen Gebieten" im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie ausgewiesen werden. Die Klage wurde abgewiesen, weil die Ausweisung ruhiger Gebiete im Ermessen steht und die Ermessensbetätigung des Landes Berlin bedenken frei war. Vorlegend steht die Aufnahme des Straßenabschnitts in den Lärmaktionsplan nicht in Ihrem Ermessen, denn die maßgeblichen Kriterien der Umgebungslärmrichtlinie sind überschritten. Ihre Beförde hat hier verpflichtendes Recht zu erfüllen. Für den Fall der Nichterfüllung besteht ein Rechtsanspruch des Bürgers auf Umsetzung. Es wird um Bestätigung gebeten, dass die Verwaltung die begehrte Maßnahme bis zum 18. Juli 2013 in Ihren Aktionsplan aufnehmen wird.	ner überdurchschnittlichen Anzahl Lärmbetroffener, die maximalen Fassadenpegel liegen mit $L_{\text{den}} 65,5 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{night}} 56,9 \text{ dB(A)}$ nur knapp über den Auslöswerten von $L_{\text{den}} 65,0 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{night}} 55,0 \text{ dB(A)}$. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). § 47d Abs. 6 BImSchG enthält keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z. B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) [14], § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Fehlen wie in § 45 StVO Vorgaben für die Ausübung des Ermessens für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen, muss die zuständige Verwaltung und im Streitfall die Rechtsprechung diese Vorgaben festlegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Reihe von Entscheidungen die Vorgaben für die Ermessensausübung in ihren Grundzügen konkretisiert. In einem Urteil vom 4. Juni 1986 (Az.: 7 C 76/84) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass der verkehrslärmbelastete Straßenanwohner gegenüber der Straßenverkehrsbehörde einen Anspruch auf eine von Ermessensteilern freie Entscheidung über seinen Antrag auf Verkehrsbeschränkungen hat. Es hat ausgeführt, § 45 StVO erfasse den Schutz von Straßenanliegern vor Verkehrslärm, der das im Einzelfall zumutbare Maß überschreite. Die Stadt Hennigsdorf verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans an den Auslöswerten von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) L_{night} um entsprechend den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm weitgehend auszuschließen. Aus einer Überschreitung der Auslöswerte ergibt sich eine Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen aber kein Rechtanspruch für betroffene Anlieger und damit auch keine Verpflichtung der Bauherrn auf Umsetzung der Maßnahmen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Durch Berechnung mit den "Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen" (VBUS).
Ö 18	Herr Brandenburg, Stadtverordneter, BB/	Fassadenpegel	Wie werden die Fassadenpegel ermittelt?	



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
B90/ GRÜNE (im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013)	Bündnis freier Wähler e.V., BÜNDNIS 90, DIE GRÜNEN, (Schreiben an die Verwaltung vom 03.06.2013)	Prüfauftrag Tempo 30 nachts	Welche Kriterien führen zum Prüfauftrag Tempo 30 nachts in der Marwitzer Straße? Wie groß sind die Chancen der Umsetzung?	Maximale Fassadenpegel >70/60 dB(A) oder knapp darunter. Bei Straßen, die im Lärmaktionsplan über 70/60 dB(A) liegen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass bei einer Berechnung nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) eine Anordnung zulässig ist.
		Grundhafter Ausbau Marwitzer Straße	Warum soll die Marwitzer Straße grundhaft ausgebaut werden. Der ermittelte Fassadenpegel liegt hier doch unter 60 dB(A).	Der maximale Fassadenpegel liegt nur knapp unter 60dB(A) nachts, aber es gibt in der Marwitzer Straße viele Betroffene. Außerdem sind Fahrbahn und Nebenanlagen in einem schlechten Zustand.
		Gemeinsamer Geh- und Radweg im Bereich der Ein- und Ausfahrten Bombardier an der L 172 Spandauer Allee 1. Marwitzer Straße Anstelle Tempo 30 nachts zwischen Waidmannsweg und Veltener Straße, ganztags Tempo 30 zwischen Waidmannsweg und Fontanestraße.	Der gemeinsame Geh- und Radweg quert sechs Ein- und Ausfahrten der Fa. Bombardier. Das sind potenzielle Gefahrenpunkte, insbesondere für Radfahrer. Die Grenzwerte gesundheitsgefährdender Lärmpegel - 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht - mit 68 dB (tags) und 59 dB (nachts) werden deutlich überschritten. Der Lärmaktionsplan sieht daher eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Nacht vor. Wegen der unzulässigen Lärmbelastung auch am Tage soll für diese dicht bewohnte Straße jedoch Tempo 30 ganztags als Sofortmaßnahme ab Waidmannsweg bis zur Fontanestraße eingeführt werden. Außer Lärmreduzierung wird dadurch auch die Schulwegsicherheit (Querung am Waidmannsweg) erhöht.	Zur Erörterung der Problematik wird ein Gespräch Stadtverwaltung/ Bombardier vereinbart. Die ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit in der Marwitzer Straße zwischen Waidmannsweg und Veltener Straße von 50 auf 30 km/h wird als Prüfauftrag in den LAP aufgenommen.
		2. Berliner Straße Tempo 30 ganztags nicht als langfristiges Ziel, sondern als Sofortmaßnahme	Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags ist nicht nur als langfristiges Ziel anzustreben, sondern sie ist als Sofortmaßnahme in die Maßnahmenvorschlüsse aufzunehmen, um den Durchgangsverkehr verstärkt auf die Fabrikstraße umzulenken. Dadurch würde die Berliner Straße nicht nur lärmberuhigt, sondern ihre schlechte Überquerbarkeit für Fußgänger auch deutlich verbessert werden.	Die ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit in der Berliner Straße von 50 auf 30 km/h wird als Prüfauftrag in den LAP aufgenommen.
		3. Dorfstraße Forderung nach Ausdehnung Belastungsachse in Nieder Neuendorf Dorfstraße (Triftstraße bis Straße Zur Baumschule) auf südlicher Ortseingang bis Kanalbrücke	Entsprechend Verkehrsentwicklungsplanung von 2010 hat die gesamte Durchfahrt des Ortsteils Nieder Neuendorf (von Spandauer Landstraße bis Walter-Kleinow-Ring) ein Kfz-Aufkommen von 10.000 Kfz/24h. Obwohl auch am südlichen Ortseingang (Stadtvielen) und im Bereich Am Yachthafen Wohngebäude unzulässig lärmbelastet sind, wird in den Maßnahmenvorschlüssen lediglich der Dorfstraßenabschnitt Triftweg bis Zur Baumschule berücksichtigt. Es ist daher die Ausdehnung des in Nieder Neuendorf bestehenden Tempo 30-Bereichs von der südlichen Ortseinfahrt bis zur Kanalbrücke weiterhin zu fordern.	Die Auswertung der Lärmkarten zeigt, dass es sich bei den genannten Bereichen nördlich und südlich der ausgewiesenen Belastungsachse Dorfstraße nicht um eine Belastungsachse gemäß Lärmaktionsplan handelt, weil z. B. wenige Wohngebäude betroffen mit geringer Einwohnerzahl und dadurch wenigen Betroffenen im Vergleich zu den Belastungsachsen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Neubau der Kanalbrücke sind Lärmschutzwände an der Brückenauffahrt vorzusehen.	Die Verwaltung wird im Planverfahren zum Brückenneubau entsprechende Hinweise im Rahmen der Beteiligung geben. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		4. Weiterentwicklung des ÖPNV Förderung der Verwaltung nach Taktverdichtung Buslinie 136 verstärken	Es ist die Intensivierung der städtischen Einflussnahme auf die Taktzeitverdichtung der Buslinie 136 als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Auch ist eine längere Betriebszeit dieser Linie am Abend zu erreichen. Als letzte Abfahrzeit von Hennigsdorf nach Berlin-Spandau ist 22:15 Uhr völlig unzureichend.	Die Maßnahme Taktzeitverdichtung der Buslinie 136 ist im Lärmaktionsplan im Kapitel 10, langfristige Strategie, bereits enthalten. Eine kurzfristige Lösung ist nicht möglich, da diese Maßnahme trotz Forderung der Stadt nicht in den beschlossenen Nahverkehrsplan 2012 bis 2016 des Landkreises Oberhavel aufgenommen wurde (siehe T 6). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		5. Zusätzliche Querungshilfen bevorzugt Fußgängerüberwege	Zusätzliche Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind unbedingt in der Hauptstraße, Bereich Hafenstraße/ Bötzower Straße, in Nieder Neuendorf an der Bahnhofstraße und an der Bushaltestelle Havelpromenade erforderlich. Dabei sollten Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gegenüber Fahrbahnhinseeln bevorzugt werden. Diese bieten dem Fußgänger eindeutige Sicherheit, wirken stärker als Fahrbahnhinseeln geschwindigkeitsdämpfend und somit lärmindernd, außerdem sind sie wesentlich kostengünstiger herstellbar.	An der Bushaltestelle Havelpromenade kann die L 172 an der vorhandenen Mittelinsel südlich der Straße am Yachthafen gequert werden. Die Markierung von Fußgängerüberwegen zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus querender Fußgänger ist erst möglich, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Land Brandenburg ändern. Deshalb ist es im LAP Kap. 10, als langfristiges Ziel gesetzt. Die Maßnahmen Bau einer Querungssicherung in der Hauptstraße und Dorfstraße sind im LAP bereits enthalten.
			Die Maßnahmen des Hennigsdorfer Querungshilfe-Konzepts sind in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.	Die im Querungskonzept für Fußgänger und Radfahrer ausgewiesenen Querungsanlagen sind an allen Belastungsschwerpunkten als Maßnahme genannt. Weitere Ergänzungen sind im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) nicht erforderlich.
		6. Förderung des Fahrradverkehrs: - zusätzliche Fahrradständer am Bahnhof an der Altstadtseite des Bahndamms - Deckensanierung Radweg Dorfstraße zwischen Pfarrhaus und Badestelle	Zusätzliche Fahrradständer können auch unabhängig vom sog. Nordtunneldurchsicht des Bahndamms an dessen Ostseite (Altstadtseite) installiert werden. Der östliche, mit Schotterdecke gebaute, Radweg der Nieder Neuendorfer Dorfstraße ist zwischen Pfarrhaus und der Badestelle bei feuchtem Wetter wegen starker Pfützenbildung nur schwer benutzbar. Bei trockener Witterung besteht andererseits hohe Staubbelastung. Dieser benutzungspflichtige Radwegabschnitt benötigt kurzfristig eine massive Decke.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, wird jedoch durch die Stadt Hennigsdorf geprüft.
		7. Ruhige Gebiete	Als ruhige Gebiete sind im LAP zu ergänzen: - Rathenaupark, - Felder zwischen Nieder Neuendorf und dem Waldrand.	Es besteht die Möglichkeit sog. Stadtoasen als Ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festzusetzen. Eine Stadtoase definiert sich ausschließlich über qualitative Kriterien ohne Bezug zur Größe der Freifläche. - ist aus Wohngebieten in kurzer Entfernung (fußläufig)



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
				erreichbar, die Fläche dient der Erholung. Das trifft für den Rathenapark zu. Der Rathenapark wird als Ruhiges Gebiet (Stadtfoase) in den Lärmaktionsplan aufgenommen Im Flächennutzungsplan sind die Felder zwischen der Ortslage und dem Waldrand als Vorbehaltstrassen für schienengebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet. Die Felder zwischen der Ortslage und dem Waldrand in Nieder Neuendorf werden nicht als Ruhiges Gebiet im LAP 2013 (2. Stufe) aufgenommen.
Ö 19	Frau Tornow-Wendland, Stadtverordnete, CDU/FDP (im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013)	Umsetzung Maßnahmen LAP Stufe 1 Großflächig Tempo 30 im Ortskern	Von Stufe 1 sind viele Maßnahmen noch nicht umgesetzt. Kann denn nicht statt abschnittsweise, Tempochig im Ortskern angeordnet werden?	Die Umsetzung der Maßnahmen ist ein langwieriger Prozess. Die Umsetzung der in Kap. 8. aufgeführten Maßnahmen wird weiterverfolgt. Der Hinweis entspricht nicht dem mehrheitlich politisch beschlossenen Planwerk (VEP). Der Vorschlag wird bei der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung erneut thematisiert. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Ö 20	Frau Röhke-Habeck, Stadtverordnete, BB/B90/ GRÜNE (im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung am 14.05.2013)	Strategische Lärmkarte LUGV Abb. 5.7 Ruhige Gebiete (aktiver Schutz)	Die Höhe der Verkehrsbelastung in der Spandauer Landstraße zwischen Waldmeisterstraße und Inkerweg mit DTV <8.000 Kfz/Tag wird angezweifelt. Die Straßenachse mit >8.000 Kfz/Tag ist falsch dargestellt. Warum sind die Ackerflächen westlich Nieder Neuendorf nicht als ruhiges Gebiet dargestellt?	In den der Stadtverwaltung vom LUGV am 23.11.2012 übergebenen Datengrundlagen zur Lärmkartierung beträgt der DTV in diesem Abschnitt 9.520 und ist somit >8.000 Kfz. Die Darstellung der Straßenachse ist somit nicht korrekt. Die Berechnung der Betroffenheiten erfolgte jedoch mit den korrekten Verkehrsbelastungen. Das hat das LUGV per E-Mail am 24.05.2013 so bestätigt und mitgeteilt, dass die strategischen Lärmkarten nicht geändert werden. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Maßnahme Querungssicherung	Warum wird im LAP nicht genau festgesetzt, welche Art Querungssicherung an den vorgeschlagenen Querungs-	Im Flächennutzungsplan sind die Felder zwischen der Ortslage und dem Waldrand als Vorbehaltstrassen für schienengebundenes Verkehrsmittel und die Ortsumfahrung Nieder Neuendorf dargestellt. Das steht im Widerspruch zu der Ausweisung als ruhiges Gebiet. Die Felder zwischen der Ortslage und dem Waldrand in Nieder Neuendorf werden nicht als Ruhiges Gebiet im LAP 2013 (2. Stufe) aufgenommen. Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Konzept. Jeder vorgeschlagene Standort ist im weiteren Verfahren im Hin-



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			stellen eingesetzt werden soll, z. B. in Nieder Neuendorf im Bereich der Bahnhofstraße?	blick auf die strassenbauliche und strassenverkehrsrechtliche Machbarkeit zu untersuchen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
Träger öffentlicher Belange				
T 1	Herr Dr. Beck, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Heinrich-Mann-Allee 103 14473 Potsdam (Schreiben an Verwaltung vom 12.04.2013)	Abgleich Belastungsachsen/ Luftreinhaltung	Ergänzend zu der Aussage auf Seite 22 zur Luftreinhalteproblematik wird darauf hingewiesen, dass es keine Kausalität zwischen vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) oder von externen Gutachtern rechnerisch ermittelten Grenzwertüberschreitungen und der Einrichtung einer Messstelle gibt. Das LUGV in der Vergangenheit in der Regel so verfahren, um eine optimale Überwachung der Luftqualität zu garantieren.	In Kapitel 5.4 wird unter der Überschrift „Abgleich Belastungsachsen/Luftreinhaltung“ der 2. Satz wie folgt geändert: Es gibt in Hennigsdorf keine Messstellen.
T 2	Herr Kästner, Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten Heinrich-Mann-Allee 107 14473 Potsdam (Schreiben an Verwaltung vom 02.05.2013)	Stellungnahme zum LAP	Es gibt aus Sicht des MWE keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T 3	Herr Koch, Polizeipräsidium, Polizeirektion Nord, Stabsbereich 1.3, Verkehrsangelegenheiten Berliner Str. 45 a 16515 Oranienburg (Schreiben an Verwaltung vom 30.04.2013)	Straßenverkehrsunfälle Verschiebung der Unfallschwerpunkte durch Einschränkung des Lkw-Verkehrs auf den Zufahrtstraßen	Es gibt aus polizeilicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Bei der Wertung des Unfallgeschehens wurden sehr alte Zahlen herangezogen. Sollte notwendig werden, könnten die Zahlen nach dem Jahr 2009 zur Verfügung gestellt werden. Durch die Begrenzung einiger Verkehrsarten (Einschränkung des Lkw-Verkehrs) auf den Zufahrtstraßen haben sich auch die Unfallschwerpunkte zum Teil verschoben: - Berliner Straße: im Zuge der Berliner Str. sind die meisten VU mit Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr, besonders im Bereich von der Albert-Schweitzer-Straße bis zur August-Burg-Straße Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrer sind besonders an der Einmündung Berliner Str. 1 Feldstr. und an der Fußgängerlichtzeichenanlage in Höhe der Fabrikstraße zu verzeichnen. - Hauptstraße: Hier bilden Unfälle mit Fahrzeugen im	Es liegen der Stadt die Unfallzahlen von 2010 und 2012 vor. Die Zahlen von 2011 werden von der Polizeidirektion angefordert. Es erfolgt im LAP eine Aktualisierung des Kapitels 5.4 zur Unfallstatistik. Die aktuellen Analysen des Unfallgeschehens werden an den entsprechenden Belastungsachsen in den LAP übernommen.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			ruhenden Verkehr die größere Anzahl. In der Zeit vom 01.01.2010 bis aufaufend 2013 sind 1 VU mit Beteiligung von Radfahrer zu verzeichnen. Es gibt keine Schwerpunkte nur 2 mit leichtem Personenschaden. - Neuendorfstraße: Die Einmündung Parkstraße und die Ausfahrt Blaues Wunder in Höhe der ehemaligen Betriebsfeuerwehr bilden die Schwerpunkte. Beteiligung Radfahrer besonders in Höhe Ausfahrt Blaues Wunder. - Dorfstraße: Es sind bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt worden, die auch nicht erweitert werden sollten. Auffälligkeiten im Unfallgeschehen ergeben sich in der Zeit vom 01.01.2010 bis 31.12.2012 an der Einmündung Dorfstraße / Bahnhofstraße. - Fontanesstraße: Unfallschwerpunkte, aber keine Unfallhäufungsstellen sind die Einmündungen bzw. Kreuzungen Fontanesstraße / Schönwälder Straße, Fontanesstraße / Heinestraße sowie Fontanesstraße / Staufenbergstraße. Schwerpunkte Radfahrer sind Fontanesstraße / Heinestraße Fontanesstraße / Staufenbergstraße.	
T 4	Frau Bluhme, Landesbetrieb Straßenwesen, Dezernat Planung Ost, Dienststätte Eberswalde, Tramper Chaussee 3 16225 Eberswalde (Schreiben an Verwaltung vom 23.04.2013)	Verweis auf Zuständigkeit des Landesbetrieb Straßenwesen Lindenallee 1, 153666 Hoppegarten	Der Lärmaktionsplan beinhaltet Maßnahmenvorschläge zur Lärmvermeidung, welche durch den Landesbetrieb Straßenwesen Dienststätte Eberswalde geprüft bzw. als Sofortmaßnahme umgesetzt werden sollen. Sofortige oder kurzfristige Umsetzungen werden an Landesstraßen nicht erfolgen können. Für die einzelnen geplanten Baumaßnahmen an den Landesstraßen in der Ortslage Hennigsdorf sind gesonderte Abstimmungen erforderlich. Grenzwerde der EU-Verordnung sind nicht mit denen der Verkehrslärmrechnung kompatibel. Gleiches gilt für Berechnungsformel, eingehende Komponenten (z.B. Dstro) und Summenpegel. Deshalb wird die Lärminderungsplanung von dem Landesbetrieb Straßenwesen in Hoppegarten bearbeitet. Zur Bearbeitung bitte weiterleiten. Eine abschließende Stellungnahme wird Ihnen dann von dem Landesbetrieb Straßenwesen in Hoppegarten erarbeitet.	LAP wurde an den Landesbetrieb Straßenwesen in Hoppegarten weitergeleitet. (siehe T 5)
T 5	Herr Gaffry, Landesbetrieb Straßenwesen, Vorstand Planung und Bau,	Förderung des ÖPNV	Folgende Informationen werden zu den Maßnahmen im Betrachtungsgebiet gegeben: Für die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Angebotsverbesserung sowie die Schaffung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
	Betriebsitz Hoppegarten, Lindenallee 51 13366 Hoppegarten (Schreiben an Verwaltung vom 22.05.2013)	Bike + Ride (Verknüpfung mit ÖPNV) Anlage von Querungsmöglichkeiten	barrierefreier Haltestellen ist die Stadt Hennigsdorf verantwortlich. Für die Errichtung von Radabstellanlagen am Bahnhof Hennigsdorf ist die Stadt Hennigsdorf verantwortlich. Bauliche Maßnahmen zur Veränderung des Radverkehrsnetzes sind derzeit nicht im Bauprogramm des LS enthalten. Der LS stellt 2013 Baumittel für den Bau einer Ortseingangsinsel mit Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer an der L 172, im Ortsteil (OT) Nieder Hennigsdorf, sowie an der L 17, OT Stolpe Süd, zur Verfügung. Die Stadt Hennigsdorf plant und baut diese Ortseingangsinseln.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Umgestaltung von Lichtsignalanlagen- Knotenpunkten (LSA)	Bauliche Maßnahmen zur Umgestaltung von LSA-Knotenpunkten zu Minikreisen oder kleinen Kreisverkehrsplätzen sind derzeit nicht im Bauprogramm des LS enthalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Geschwindigkeitsbegrenzung, Lenkung der LKW-Verkehre	Verkehrslenkende Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt Hennigsdorf an.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Straßenbaumaßnahmen an L 17 und L 172	Im Bereich der Stadt Hennigsdorf sind für die L 17 und die L 172 derzeit keine Straßenbaumaßnahmen in Planung bzw. Vorbereitung. Zur Beseitigung der Winterschäden wird die zuständige Straßenmeisterei bei entsprechender Witterung punktuell den schadhafte Fahrbahn Belag mit Splitt und Bitumenemulsion bzw. Asphaltmischgut im Heißeinbau in Eigenleistung sanieren. Weitere Unterhaltungsmaßnahmen werden derzeit vom Betriebsdienst des LS nicht durchgeführt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Landesbetrieb Straßenwesen aufzufordern, seiner Mitwirkungspflicht als Baulastträger nachzukommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
T 6	Herr Reinsberg, Landkreis Oberhavel, Dez. I – Bauen, Wirtschaft und Verkehr, FB Bauordnung und Kataster, FD Rechtliche Bauaufsicht/ Planung PSF 100145 16501 Oranienburg (Fax an Verwaltung vom 06.05.2013)	Hinweise und Grundsätze der Fachbereiche und Fachdienste 1. Belange des Bereiches Planung:	Nachfolgende Hinweise und Grundsätze der Fachbereiche und Fachdienste bitte ich bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen bzw. in den Abwägungsprozess einzubeziehen und mich über das Ergebnis zu unterrichten. Der Landkreis hat per Vertrag die Oberhavel Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH (OHV) mit den Regie- und Bestelleraufgaben im Bereich des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs beauftragt. Zum Aufgabengebiet der OHV gehören insbesondere die Ausgestaltung des Busliniennetzes und die direkten Abstimmungen mit den Städten und Gemeinden im Zuge des jährlichen Fahrplanwechsels in Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Oberhavel. In Hinblick auf die Prüfung der Machbarkeit konkreter	Die Stadt ist ständig um Taktverdichtung der Buslinie 136 in den Tagesrandzeiten und vor allem mittags bemüht. Im aktuellen Nahverkehrsplan 2012-2016 ist nur in den Spitzenzeiten ein halbstündlicher Takt vorgesehen. Die Taktverdichtung bleibt Ziel der Stadt Hennigsdorf. Die Umsetzung wird weiter verfolgt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			Maßnahmenvorschläge zu Veränderungen im allgemeinen Linienverkehr steht der Geschäftsführer der OHBV - Herr Fischer – zur Verfügung.	
		2. Belange der unteren Wasserbehörde:	Zu dem Lärmaktionsplan bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwände. Die betroffenen Bereiche befinden sich teilweise innerhalb der Trinkwasserschutzzonen und des Wasserwerkes Hennigsdorf. Vor Umsetzung der geplanten straßenbaulichen Maßnahmen ist die untere Wasserbehörde erneut zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		3. Belange der unteren Naturschutzbehörde:	Aus naturschutzfachlicher Sicht gibt es keine grundsätzlichen Einwände. In folgenden Straßen befinden sich nach § 31 BgNatSchG geschützte Alleen, welche sich in Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörde befinden: - Marwitzer Straße - Berliner Straße - Hauptstraße - Neuendorfstraße - Dorfstraße - Fontanesstraße. Gemäß § 29 Absatz 3 BNatSchG i. V. m. § 31 BgNatSchG dürfen Alleen nicht beseitigt, zerstört, beschädigt oder sonst erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden. Die Planung von Bauvorhaben im Rahmen des Lärmaktionsplans (z. B. Austausch Pflasterbeläge gegen Asphalt) hat so zu erfolgen, dass keine Beeinträchtigung der Bäume auftritt. Belange werden durch das Vorhaben nicht berührt.	Der Hinweis wird in den weiteren Abstimmungsprozessen mit dem LS Brandenburg berücksichtigt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		4. Belange der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Abfallwirtschaftsbehörde:		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		5. Belange des Bereiches Landwirtschaft:		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		6. Belange des Bereiches Bildung und Gebäudeverwaltung:	In der näheren Umgebung der betrachteten Straßenabschnitte befinden sich folgende landkreiseigenen Grundstücke: - OSZ Hennigsdorf, Berliner Straße 78 - FÖS Hennigsdorf, Schulstraße 7 - Gymnasium Hennigsdorf, Rathausstraße 43 - Krankenhaus Hennigsdorf, Marwitzer Straße 91 Zu den im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen gibt es keine Einwände.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		7. Belange des Bereiches Bau und Unterhaltung:	Belange, die Kreisstraßen betreffen, werden nicht berührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
		8. Belange der unteren Straßenverkehrsbehörde: 10.	Lärmaktionspläne sind nach gegenwärtiger Sach- und Rechtslage blicke Verwaltungsvorschriften, die selbst keine Rechtsgrundlage für belastende straßenverkehrsbeeinträchtigende Anordnungen darstellen (Jarass/Hans: Bundesimmissionsschutzgesetz 7. Auflage, München 207 § 47 d BImSchG, RdNr. 13). Da bislang die immissionsschutzrechtlichen Ergänzungsvorordnungen zu Lärmaktionsplänen (§ 47f BImSchG) von der Bundesregierung nicht erlassen worden sind, können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgesehen sind, auf Antrag nur angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen des jeweiligen Fachgesetzes vorliegen (§ 47d Absatz 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG; Jarass/Hans a. a. O. § 47 BImSchG RdNr. 41 und 44). Das heißt, in dem konkreten Fall können verkehrsbeschränkende Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgeschlagen und beim Fachdienst Verkehr beantragt werden, nur zur Umsetzung kommen, wenn die Voraussetzungen des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO vorliegen, die in den bundesrechtlichen "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV vom 23.11.2007)" näher konkretisiert sind (Ziffer 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Maßgebend für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde aus Lärmschutzgründen ist eine schalltechnische Berechnung entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Diese ist nach Punkt 2.5 der Lärmschutz - Richtlinien - StV vom jeweiligen Straßenbaustraßen zu erbringen. Darstellungen der Lärmexposition in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahren nach den vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) auch nicht geeignet, um das überschreiten der Richtwerte nach Nummer 2.1 zu belegen (Punkt 2.2 und 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien StV).	Hinweis trifft nicht zu, siehe Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 4. Juni 1986 - 7 C 76/84., wonach bereits unterhalb der Schwellenwerte, die in der 16. BImSchV (Lärmschutzverordnung) für Straßenneubauten festgelegt sind, Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 Satz 2 StVO für bestehende Straßen verfügt werden können. Es hat ausgeführt, § 45 StVO erfasse den Schutz von Straßenanliegern vor Verkehrslärm, der das im Einzelfall zumutbare Maß überschreite. Dieser Schutz setze nicht erst bei Erreichen oder Überschreiten der für den Neubau von Straßen anzuwendenden Zumutbarkeitswerte an. Denn diese kennzeichneten nur eine durch Abwägung nicht mehr bzw. nur gegen Entschädigung überwindbare Grenze. Abwägungsrelevant ist Verkehrslärm auch unterhalb dieser Werte. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht und gewährt Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		9. Belange des Brand-, Katastrophenschutzes und Rettungswesens: 10. Belange der Behindertenbeauftragten des Landkreises Oberhavel:	Aus Sicht des Bevölkerungsschutzes gibt es keine Bedenken. Zur vorliegenden Planung gibt es keine Anmerkungen. Auf die Einhaltung der DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen - Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, Planungsgrundlagen" wird - auch im Sinne einer allgemeinen Barrierefreiheit -	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis zur wird Kenntnis genommen.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
T 7	Herr Faust, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Holzmarktstr. 15-17 10179 Berlin (Schreiben an Verwaltung vom 23.04.2013)	Buslinie 136	Der Lärmaktionsplan betrifft die von der BVG mit der OVG gemeinsam betriebene Omnibuslinie 136 im Bereich der L 172 ab Stadtgrenze, Spandauer Landstraße, Dorfstraße und Spandauer Allee bis Edisonstraße. Der vorgestellte Maßnahmenkatalog wird unterstützt, vor allem im Hinblick auf die vorgeschlagene Taktverdichtung der Omnibuslinie 136 (Seite 33) und die Sanierung schadhafter Fahrbahnböläge (Seite 62). Wie aus mehrfachen Kundenhinweisen bekannt, ist eine Taktverdichtung so wie auch eine zeitliche Ausdehnung des Fahrtangebot es sei längerem der Wunsch zahlreicher Fahrgäste. Es wird darauf hingewiesen, dass jegliche zusätzliche Leistung durch den Aufgabenträger (Landkreis Oberhavel) bei dem entsprechenden Konzessionsinhaber (Verkehrsunternehmen, hier die OVG) bestellt werden muss.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden im weiteren Abstimmungsprozess mit dem Landkreis Oberhavel berücksichtigt. Die Stadt ist ständig um Taktverdichtung der Buslinie 136 in den Tagesrandzeiten und vor allem mittags bemüht. Im aktuellen Nahverkehrsplan 2012-2016 ist nur in den Spitzenzeiten ein halbstündlicher Takt vorgesehen. Die Taktverdichtung bleibt Ziel der Stadt Hennigsdorf. Die Umsetzung wird weiter verfolgt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 nachts oder ganztägig)	Die Anordnung zusätzlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 nachts oder sogar ganztägig) würde sich unmittelbar auf die Fahrzeiten der Omnibuslinie 136 auswirken. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung führt fast immer zu einer Fahrzeiterhöhung und damit zu einer Verringerung der Reisegeschwindigkeit. Beide Faktoren sind für einen attraktiven ÖPNV kontraproduktiv, da die Fahrzeiterhöhung eine Zunahme der Kosten zur Leistungserbringung nach sich zieht und die Verringerung der Reisegeschwindigkeit für die Fahrgäste längere Fahrzeiten zur Folge hat. Die Verlängerung der Fahrzeiten kann sich im Einzelfall auch negativ auf kurzzeit bestehende Anschlüsse auswirken, die dann gegebenenfalls nicht mehr erreicht werden können. Daher sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung immer erst dann erfolgen, wenn alle anderen möglichen Maßnahmen ausgeschöpft wurden.	Die Anordnung von 30 km/h kann nur im Rahmen von Einzelfallprüfungen erfolgen, in denen auch die BVG von der Straßenverkehrsbehörde gehört wird.
T 8	Frau Macert, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Schreiben an Ver-	Erfordernisse der Raumordnung	Dem Entwurf des LAP stehen die Erfordernisse der Raumordnung nicht entgegen. Hinweis Diese Stellungnahme gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften bleiben von dieser Mitteilung unberührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
	waltung 30.04.2013) vcm			
T 9	Herr Kuschel, Regionale Planungsge- meinschaft Prignitz- Oberhavel Fertbelliner Str. 31 16816 Neuruppin (Schreiben an Ver- waltung vcm 02.05.2013)	regionalplanerische Stellungnahme	Der Ertwurf des LAP 2. Stufe ist mit den Belangen der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel vereinbar. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens bitten wir um Information über den Planungsforgang. Insbesondere bit- ten wir um Zusendung des Abwägungsergebnisses sowie der genehmigten Satzung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T 10	Frau Röding, Ge- meinde Oberkrämer Perwenitzer Weg 2 16737 Oberkrämer (Schreiben an Ver- waltung vcm 02.05.2013)		Belange der Gemeinde Oberkrämer sind nicht betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T 11	Frau Weitzel, Landes- tourismusverband Brandenburg e.V. Fischbänkenstr. 8 16816 Neuruppin (Schreiben an Ver- waltung vcm 06.05.2013)	Hinweis zur weiteren Beteiligung	Von der Seite der LTV Landestourismusverband Bran- denburg e.V. wird der Aufgabenbereich nicht berührt. Wir bitten Sie bei weiteren Planungen/ Fortschreibungen zu diesem Thema zu keinen weiteren Erörterungen/ Stel- lungnahmen aufzufordern.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Landestourismusverband wird bei weiteren Planungen/ Fortschreibungen zu diesem Thema nicht mehr beteiligt.
T 12	Frau Mattern, Bran- denburgischer Lan- desbetrieb für Lie- genschaften und Bauen, Liegen- schaftsteam Ebers- walde Tramper Chaussee 11 16225 Eberswalde (Schreiben an Ver- waltung vcm 08.05.2013)		Im Untersuchungsgebiet liegt die Polizeiwache Hennigs- dorf. An diesem Gebäude sind Sicherungsmaßnahmen geplant, welche keinen Einfluss auf die geplanten Lärm- minderungsmaßnahmen haben.	Der Hinweis zur Kenntnis genommen.
T 13	Frau Minkley, Han- delsverband Berlin- Brandenburg e.V. Abt. Landesplanung	1.Stufe der Lärminderungsplanung Mit folgenden Hinweisen möchten wir grund- sätzlich auf die besondere Situation des Han-	Der HEB wurden an der ersten Stufe des LAP nicht betei- ligt. Der Handel ist unmittelbar mit folgenden Verkehrsarten in Verbindung zu bringen, die er als Dienstleistungsunter-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgt zu- künftig immer eine Beteiligung des HEB zu Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hennigsdorf ist auch ein Wirtschaftsstandort. Daher sind wir



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
	Fürstenwalder Poststr. 86 15234 Frankfurt (Oder) (Schreiben an Verwaltung vom 24.04.2013)	dels in einer Stadt aufmerksam machen und die Entscheidungsträger bitten, diese im Entscheidungsprozess vor Ort zu berücksichtigen.	nehmen gegenüber dem Kunden als Verbraucher benötigt und nutzt: - Wirtschafsverkehr (Belieferung des Geschäftes) - Lieferverkehr (Kundendirektbelieferung im Rahmen der Dienstleistungsangebote) - Entsorgungsvverkehr (Recycling / Retouren). Insofern hängen die Zukunft des stationären Handels und damit die Attraktivität der Innenstadt im starken Maße von den Standortbedingungen und der Erreichbarkeit des Handels durch Kundenverkehr ab. Durch den Fortschritt der elektronischen Medien insbesondere im Online Bereich wird die individuelle Belieferung der Verbraucher an Bedeutung zunehmen. Nach Einschätzung vom Handelsverband Deutschland (HDE) wird es zu einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsträger kommen. (Anlagen). Wir bitten darum, diese Entwicklungen im Rahmen der Stadtentwicklung und im Verkehrssystem in den Maßnahmevorschlügen unter Pkt. 9.1. (S.40-42) entsprechend zu beachten, insbesondere auch im Zusammenhang mit der langfristigen Strategie zur Lärminderung, die über das Jahr 2018 hinausgehen soll.	auch daran interessiert, dass die notwendigen Verkehre z.B. auch der Wirtschaftsverkehr auf kurzen Weg von der Autobahn an sein Ziel gelangt. Auch die Erreichung des Stadtzentrums mit seinen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen ist und bleibt über Hauptverkehrsstraßen erreichbar. Das schließt jedoch lärmindernde Maßnahmen nicht aus. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
T 14	Herr Koch, Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Regionalabteilung West Postfach 60 10 61 14410 Potsdam (Schreiben an Verwaltung vom 03.05.2013)	Information über die Abwägung Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Der HBB wünscht, über das Ergebnis der Beteiligung in Kenntnis gesetzt zu werden. Aus Sicht des Referates Flächenbezogener Immissionsschutz/ Umweltrecht (RW4) bestehen keine Bedenken. Um die dargestellten Maßnahmen im Einzelnen beurteilen zu können, bedarf es einer Orts- und Fachkenntnis die in der Kürze der Zeit nicht aufgebracht werden kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Abwägungsergebnis wird allen zur Verfügung gestellt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T 15	Herr Woelki, GKR-Vorsitzender, Kirchengemeinde Nieder Neuendorf, 16761 Hennigsdorf, Dorfstraße 9 (Schreiben an Verwaltung vom 13.06.2013)	Dorfstraße in Nieder Neuendorf	Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf dieser Straße sollte die Tempo 30-Zone durchgängig von der Kanalbrücke bis zu den Stadtvillen eingerichtet werden, auch als Ergebnis der positiven Auswirkungen, die man in der bisherigen Tempo 30-Zone feststellen kann.	Es erfolgt keine Übernahme in den LAP 2013 (2.Stufe). Die Tempo 30-Festlegung auf einem Abschnitt der Dorfstraße hat sich grundsätzlich bewährt. Die Begleituntersuchung zur 30 km/h-Anordnung auf der OD Nieder Neuendorf vom Oktober 2010 gibt u.a. folgende Empfehlung: - Keine Ausdehnung in Richtung Norden und Süden, da die Gefahr besteht, dass die derzeit sehr hohe Akzeptanz der Anordnung bei einem längeren Straßenabschnitt abnehmen könnte. Die Auswertung der Lärmkarten zeigt, dass es sich bei den



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
				genannten Bereichen nördlich und südlich der ausgewiesenen Belastungssache Dorfstraße um keine Belastungssache gemäß Lärmaktionsplan handelt: z.B. - Wenige Wohngebäude betroffen, - geringe Einwohnerzahl und dadurch wenige Betroffene im Vergleich zu den Belastungssachen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Die Belastungssachen im LAP werden nicht ausgedehnt.
		Ausbau des ÖPNV	Die Stadtverwaltung müsste sich verstärken für die Taktverdichtung und Verlängerung der Fahrzeiten bis in die Nachtstunden der Buslinie 136 bei den zuständigen Stellen einsetzen. Diese Maßnahme sollte in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.	Die Stadt ist ständig um Taktverdichtung der Buslinie 136 in den Tagesrandzeiten und vor allem mittags bemüht. Im aktuellen Nahverkehrsplan 2012-2016 ist nur in den Spitzenzeiten ein halbstündlicher Takt vorgesehen. Die Taktverdichtung bleibt Ziel der Stadt Hennigsdorf. Die Umsetzung wird weiter verfolgt.
		Querungshilfen	Zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sollten im Bereich Hafenstraße/ Hauptstr. und der Bahnhofstraße in Nieder Neuendorf errichtet werden. Das Konzept der Querungshilfen sollte dahingehend überarbeitet werden und Eingang in den Lärmaktionsplan finden.	Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Die Maßnahmen Bau einer Querungssicherung in der Hauptstraße und Dorfstraße sind im LAP bereits enthalten. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		Fahrradwege	Der Fahrradweg entlang des Nieder Neuendorfer Sees sollte durchgängig mit einer wasserdurchlässigen Decke aus Bitumen (in Teilen schon vorhanden) versehen werden. Damit vermindert man einerseits eine starke Staubbelastung bei trockenem Wetter und andererseits bei feuchtem Wetter die Unpassierbarkeit durch die aufgeweichte Schotterdecke. Außerdem kommen die Radfahrer und Fußgänger sauber an ihr Ziel.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Eine Veränderung der Radwegbefestigung entlang des Nieder Neuendorfer Sees wird jedoch derzeit von der Verwaltung geprüft.
T 16	Herr Jankowski, Bombardier, Transporation GmbH (im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.05.2013)	ÖPNV verstärken	Die Busbedienung durch die Linie 136 ist unzureichend und Verbesserungsbedürftig.	Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		L 172 Spandauer Allee, Maßnahmen LAP Stufe 1	Es fehlt eine Querungssicherung zwischen Bombardier und Haltestelle Klubhaus. Das Queren der L 172 ist problematisch. Das Ausfahren von den Parkplätzen Bombardier auf die L 172 ist problematisch. Der gemeinsame Geh- und Rad-	Die Stadt ist ständig um Taktverdichtung der Buslinie 136 in den Tagesrandzeiten und vor allem mittags bemüht. Im aktuellen Nahverkehrsplan 2012-2016 ist nur in den Spitzenzeiten ein halbstündlicher Takt vorgesehen. Die Taktverdichtung bleibt Ziel der Stadt Hennigsdorf. Die Umsetzung wird weiter verfolgt.
				Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Eine Querungssicherung kann derzeit nicht gebaut werden, weil sich in diesem Bereich zu viele Parkplatzausfahrten aus dem Gelände der Fa. Bombardier befinden. Es wird ein Gespräch zwischen Stadtverwaltung und Fa. Bombardier vereinbart.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
T 17	Frau Engel, Herr Glowatzki, Hennigsdorfer Wohn- neubau- Edisonstr. 1 16761 Hennigsdorf (E-Mail vom 13.05.2013), Herr Schaffranke (im Rahmen der Öff- entlichkeitsbeteili- gung am 14.05.2013)	Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen des LAP (in einer Tabelle zusammengefasst)	Die HWG begrüßt die Aktivitäten des Entwurfs des Lärm- aktionsplans ausdrücklich. Sie befürwortet auch den größ- ten Teil der beabsichtigten Maßnahmen.	Der geschilderte Bereich ist Unfallsschwerpunkt. Ziel muss die Minimierung der Ein- und Ausfahrten und anschließend die Anordnung einer Querungssicherung sein. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber nur im Einverneh- men mit dem Straßenbaulastträger hier: dem Landesbetrieb Straßenwesen möglich. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan erklärt, dass für die Neuendorfstraße (L172) derzeit keine Maßnah- men in Planung oder in Vorbereitung sind (siehe T 5) Die Spandauer Allee ist kein Belastungsschwerpunkt im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe). Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im Lärmak- tionsplan 2013 (2. Stufe). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Marwitz Straße:		
		- Reduzierung Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h	Befürwortung durch die HWB	Die Befürwortung wird zur Kenntnis genommen.
		- Anordnung Dialog-Display westlich des Waldmannwegs für Verkehr aus Marwitz kommend		
		- kontinuierliche Geschwindigkeitskontrol- len		
		- punktuelle Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags		
		- Maßnahmen zur Lenkung der LKW- Verkehre		
		- lärmindernde Asphaltdecke, sanie- rungsbedürftig		
		- Maßnahmen zur qualitativen Verbesse- rung der Radverkehrsführung an Knoten- punkten		
		- Straßenraumgestaltung durch Straßen- bau (Verkehrssicherheit, gestalterische Aufwertung)		
		- Anordnung einer Mittelinsel mit Que- rungshilfe für Fußgänger und Radfahrer an L17 Marwitz Straße zur Geschwin- digkeitsreduzierung		
		- Lärmbelastung an den Knotenpunkten	Mieter empfinden die Lärmbelastung insbesondere in den Wohnungen an den Kreuzungen als hoch. Die HWB führt	Die Verwaltung dankt für die mögliche Nutzung des Messge- räts.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
		- Schallschutzfenster	deshalb Lärmmessungen mit ihrem Messgerät in den Wohnungen durch. Die HWB bietet der Stadtverwaltung ihr Messgerät für Messungen an. In der Marwitzer Straße verfügen die Fenster über die Schallschutzklasse 2. Eine Erneuerung ist nicht notwendig. Weitere energetische Maßnahmen, die sich eventuell mit Schallschutzmaßnahmen kombinieren lassen, sind an den Gebäuden nicht vorgesehen.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Aktiven Schallschutzmaßnahmen ist ohnehin der Vorrang zu geben. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Fensterladen	Zum Teil sind, historisch begründet, Fensterladen vorhanden. Die HWB schlägt als zusätzliche Maßnahme des Lärmaktionsplans im Bereich der Kreuzungen den Anbau von Fensterläden vor. Der HWB verbindet das mit Sicherheit, insbesondere im EG-Bereich. Der Denkmalschutz soll einbezogen werden.	Der Maßnahmevorschlag, Anbau von Fensterläden im Bereich der Kreuzungen der Fontanestraße, wird in Kap. 9.2.1 ergänzt.
		- Lärmbelästigung durch Sirenen der Rettungsfahrzeuge	Mieterhinweise zur Lärmbelästigung durch Sirenen von Rettungsfahrzeugen, insbesondere nachts. Es ist keine rechtliche Pflicht, die Sirenen durchgängig einzuschalten. Der Fahrer hat die Lage zu beurteilen.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Verwaltung wird das Gespräch mit den Rettungsdiensten suchen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Dialog-Display	Erklärung Dialog-Display fehlt	Ist im LAP im Kapitel 9.2.1, Seite 45, beschrieben.
		- Lärmoptimierter Asphalt	Kann bei der Sanierung der Marwitzer Straße offenporiger Asphalt, wie z.B. die Probestrecke auf der A 24 nach Neuruppin, eingebaut werden?	Der Asphalt auf dieser Probestrecke wirkt erst bei Geschwindigkeiten über 50 km/h Lärm mindernd. Es wird deshalb der Einbau von lärmoptimierten Asphalt vorgeschlagen. LOA 5D mit ca. -4 dB(A) wirkt schon bei 40/50 km/h.
		- Erstellung Machbarkeitsstudie zur Verkehrslichen und städtebaulichen Integrationskonzept der Marwitzer Straße, Geschwindigkeitskonzept	Machbarkeitsstudie sollte unter Einbeziehung der HWB und der Mieter erfolgen.	Eine Beteiligung der Wohnungseigentümer und Mieter wird zum gegebenen Zeitpunkt durchgeführt.
		- Umleitung Buslinie 809 über die Fontanestraße, Bushaltestelle Marwitzer Straße	Vorbehalte, weil Belastung durch ÖPNV gering, insbesondere in der Nacht; aktuell keine Mieterbeschwerden; Vorhandensein Bushaltestelle wird positiv wahrgenommen, insbesondere von Senioren. Erhalt der Bushaltestelle Marwitzer Straße ist unbedingt erforderlich.	Nur die Buslinie 809 fährt die Haltestelle Marwitzer Straße nicht mehr an. Die Bedienung durch die Buslinien 651, 811 und 824 bleibt erhalten.
		- Querungssicherung in Höhe Bushaltestelle Marwitzer Straße, Querungssicherung für Radverkehr Höhe Waldstraße	- Ja, in Bezug auf die Waldstraße - Wird nicht befürwortet. Es ist festzustellen, dass die vorhandenen Ausweichmöglichkeiten auf die rückwärtigen Bereiche/Innenbereiche von den Radfahrern genutzt werden. Eine Analyse der Radverkehre erscheint notwendig. Der straßenbegleitende Radweg wird als unattraktiv empfunden.	Die Notwendigkeit einer Querungsanlage in der Marwitzer Straße in Höhe der Bushaltestelle wird im Rahmen der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Marwitzer Straße geprüft. Der Prüfungstrag sollte Maßnahme im LAP 2013 (2. Stufe) bleiben. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Versteigung des Kfz-Verkehrs, Umgestaltung der LSA-Knotenpunkte Marwitzer Straße/ Fontanestraße und Marwitzer Straße/ Rigaer Straße zum Mikrokreis	- Machbarkeit und Effekte müssen detailliert untersucht werden, insbesondere die Flächenhaftigkeit bei baulichen Lösungen, Verkehr sollte nicht weiter an die Gebäude heran rücken müssen	Im Rahmen der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Marwitzer Straße wird geprüft, welche Knotenlösung an dem jeweiligen Knoten die am besten geeignete Variante ist. Der Lärmaktionsplan

HENN LAP2 mitAbwägung1u2 130808.doc



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
		- Umsetzung der Festsetzungen zum Lärmschutz - Einbau Schallschutzfenster durch Hauseigentümer	Die eingebauten Fenster verfügen über die notwendige Schallschutzklasse. Im Einzelfall und nach Prüfung erfolgen selbstverständlich weiterhin Einzelmaßnahmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe).
		Fontanestraße: - Reduzierung Höchstgeschwindigkeits nachts auf 30 km/h - kontinuierliche Geschwindigkeitskontrollen - punktuelle Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags - grundhafter Ausbau mit Deckschichterneuerung mit lärmoptimierten Asphalt - Erstellung Machbarkeitsstudie zur Verkehrs- und städtebaulichen Integration der Fontanestraße zwischen Marwitzstraße und Parkstraße, Querungssicherungen	Befürwortung durch die HWB	Die Befürwortung wird zur Kenntnis genommen.
		- Geplante Querungssicherung Fontanestraße/ Akazienweg in Höhe Bushaltestelle Akazienweg.	- Die Maßnahmen werden ausdrücklich begrüßt. Die Querung ist in Verbindung Hochhaus historisches Wohnviertel zu betrachten. Eine Torsituation ist herzustellen. - Unter Beteiligung der Anlieger, ergebnisoffen; Unterstützung und Zusammenarbeit wird der Stadtverwaltung angeboten.	Eine Beteiligung der Wohnungseigentümer und Mieter wird zum gegebenen Zeitpunkt durchgeführt.
		- Verstärkung des Kfz-Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur gestalterischen Aufwertung, Umgestaltung des LSA-Knotenpunktes zum Minikreisverkehr, alternativ durch Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit Verdeutlichung der Koordinierungsabschnitte für den Kfz-Verkehr	Wird nicht befürwortet, weil zu nah am Knotenpunkt Marwitzstraße. Eine Querungsanlage in Höhe Akazienweg ist nicht erforderlich.	Die Querungsanlage resultiert aus dem beschlossenen Querungskonzept für Fußgänger und Radfahrer und soll deshalb weiter verfolgt werden. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Freifläche an Hochhäusern als ansprechenden und möglichst lärmgeschützten Aufenthaltsort gestalten, Begrünung, Gestaltung von Sitzgelegenheiten und Spielflächen	Machbarkeit und Effekte müssen detailliert untersucht werden, insbesondere die Flächenthematik bei baulichen Lösungen, Verkehr sollte nicht weiter an die Gebäude heran rücken müssen	Im Rahmen der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Fontanestraße wird geprüft, welche Knotenlösung an dem jeweiligen Knoten die geeignetste Variante ist. Der Lärmaktionsplan schlägt sowohl den Minikreisverkehr als auch alternativ die Optimierung des anpeilgergerten Knotens vor. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe).
		- Einbau Schallschutzfenster durch Hauseigentümer	Einbezogen in die vorgeschlagene komplexe Betrachtung des Gesamtbereiches.	Der Lärmaktionsplan wird dieser Forderung gerecht. Die Freifläche an den Hochhäusern ist im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) als „Ruhiges Gebiet“ ausgewiesen.
		- Einbau Schallschutzfenster durch Hauseigentümer	Wird nicht befürwortet. Die im Zuge der Sanierungen in Marwitzstraße, Berliner Straße, Dorfstraße eingebauten Fenster verfügen über die notwendige	Die Maßnahme ist nicht nur für die HWB bestimmt, sondern betrifft alle Eigentümer. Der Einbau von Schallschutzfenstern wird nur durchgeführt, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
T 18	Herr Schenk, Frau Haase, Wohnungsgenossenschaft "Einheit" Hennigsdorf eG Parkstr. 60 16761 Hennigsdorf (Schreiben an die Verwaltung vom 02.05.2013)	Information über 1. Offenlage	Schallschutzklasse. Im Einzelfall und nach Prüfung erfolgen selbstverständlich weiterhin Einzelmaßnahmen. Wie von der Stadtverwaltung gewünscht, haben wir unsere Mitglieder und Mieter der betroffenen stark belasteten Verkehrsstraßen (Marwitzer Straße und Fontanestraße) mit einem Ausnahmsbescheid die Möglichkeit der öffentlichen Einsichtnahme in den Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe) der Stadt Hennigsdorf in der Zeit vom 06.05.2013 bis 10.06.2013 informiert. Maßnahmen zur Lärminderung, Vermeidung von Schallemissionen und Verringerung von Schallemissionen begrüßen wir grundsätzlich im Interesse unserer Mitglieder und Mieter.	Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im LAP 2013 (2. Stufe). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Kosten für Lärminderungsmaßnahmen	Bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen soll berücksichtigt werden, dass die Kosten nicht den anliegenden Eigentümern auferlegt werden bzw. vorrangig die Maßnahmen umgesetzt werden, bei denen sich die anliegenden Eigentümer nicht finanziell beteiligen müssen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Kosten für Lärminderungsmaßnahmen	Möglichst Maßnahmen durchführen, die die Eigentümer nicht finanziell belasten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Kosten für Lärminderungsmaßnahmen	Möglichst Maßnahmen durchführen, die die Eigentümer nicht finanziell belasten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
T 19	Herr Wiese, Gesellschaft für kommunale Immobilienleistungen mbH Wolfgang-Küntscher-Str. 14 16761 Hennigsdorf (E-Mail an die Verwaltung vom 19.06.2013)	Von der Lärmaktionsplanung sind im ehemaligen Sanierungsgebiet Hennigsdorf Ortskern die folgenden Straßen betroffen: - Marwitzer Straße (teilweise) - Berliner Straße	Keine Hinweise. Die Berliner Straße ist eine der Hauptverkehrsachsen des ehemaligen Sanierungsgebiets. Die in der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen: - Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts, - Nachtfahrverbot für Lkw sind sinnvolle Maßnahmen, um die Lärmimmissionen in der Berliner Straße zu senken. Die Umfahrung der Berliner Straße über die im Sanierungsverfahren hergestellte Achse Schulstraße/ Fabrikstraße/ Eduard-Maurer-Straße/ Heinz-Uhlitzsch -Straße hat bereits zu einer Minderung der verkehrsbedingten Lärmimmissionen in der Berliner Straße beigetragen. Insbesondere der Lkw-Verkehr sollte gezielt über diese Straßenverbindung geführt werden. Die Knotengestaltung an der Feldstraße ist Ergebnis der Straßenplanung im Rahmen des Sanierungsverfahrens	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) wird bei möglichen Umbau- bzw. Umgestaltungsmaßnahmen beteiligt.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte. Bei einer Umgestaltung sollte eine Beteiligung des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) erfolgen, da die Gestaltung der Nebenanlagen Berliner Straße sowie Ausbau der Feldstraße und Neubau der August-Conrad-Straße in diesem Abschnitt einschließlich Grunderwerb und Freimachung mit Städtebauförderungsmitteln finanziert werden sind. Die Anlage einer Querungshilfe in Höhe der Feldstraße ist ebenfalls sinnvoll. Sofern hierfür Stellplätze entfallen müssen, sollte wiederum das LBV beteiligt werden. Sofern aus Platzgründen eine Fußgängerlichtsignalanlage in Betracht gezogen wird, sollte eine Koordinierung mit den südlich und nördlich vorhandenen Fußgängerlichtsignalanlagen erfolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		- Hauptstraße	Die in der Lärmaktionsplanung ebenfalls für die Hauptstraße vorgeschlagene Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Nacht ist auch hier sinnvoll, um die Lärmimmissionen zu senken. Analog zur Berliner Straße sollte auch für die Hauptstraße geprüft werden, ob die Geschwindigkeitsherabsetzung auf Tempo 30 auch tagsüber als Ziel gegenüber dem Landesbetrieb Straßenwesen verfolgt wird. Die Anlage einer Querungshilfe erachten wir ebenfalls als sinnvoll. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stadthafens mit Fahrgastschiffsanlegestelle, des Havelauenparks Hafenstraße und des über die Hafenstraße führenden Radfernweges Berlin-Kopenhagen, erscheint die Anlage der Querungshilfe im Bereich Ludwig-Lesser-Straße eher geeignet, als auf der südlichen Seite der Bahnunterführung in Höhe Bötzwitzstraße. Sofern in der Hauptstraße ein Eingriff in die Nebenanlagen notwendig wird, sollte auch hier wiederum das LBV beteiligt werden, da auch für die Gestaltung der Nebenanlagen in der Hauptstraße Städtebauförderungsmittel eingesetzt worden sind.	Der maximale Fassadenpegel liegt in der Hauptstraße ganztägig bei 71,4 dB(A). Die ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit in der Hauptstraße zwischen von 50 auf 30 km/h wird als Prüfungsauftrag in den LAP aufgenommen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		- Allgemein	Die Anbindung der Gewerbegebiete im ehemaligen Sanierungsgebiet an den ÖPNV, insbesondere zum Bahnhof Hennigsdorf ist bislang nur unzureichend gegeben. Durch eine bessere Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und abgestimmten Taktzeiten zur S- bzw. Regionalbahn, kann ggf. ein Teil dieser Zielverkehre vermieden werden. Wir regen an, die bessere Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV ist im Kapitel 10 des Lärmaktionsplanes 2013 (2. Stufe) als langfristiges Ziel benannt. Es erfolgen keine Änderungen/ Ergänzungen im Lärmaktionsplan 2013 (2. Stufe).	Das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) wird bei möglichen Umbau- bzw. Umgestaltungsmaßnahmen beteiligt.



Nr.	Anregung von	Thema	Inhalt der Stellungnahme (Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag)	Abwägung
			begebierte Nord an den ÖPNV, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, zu prüfen.	



Die Ergebnisse aus der ersten Mitwirkungsphase sind in den vorliegenden Lärmaktionsplan eingeflossen. Die Grundzüge des Lärmaktionsplans haben sich dadurch nicht verändert. Im Detail ergaben sich jedoch für den Lärmaktionsplan Veränderungen gegenüber der im Mai/ Juni 2013 öffentlich ausgelegten Fassung. Die wesentlichsten Anpassungen betreffen folgende Punkte:

- Ergänzung der Forderung der Stadtverwaltung im Kapitel Rechtlicher Hintergrund auf nationaler Ebene nach einer Vereinheitlichung der Rechenmethode (Kap. 3.).
- Hinweis auf die unkorrekte Darstellung der Straßenachse DTV >8.000 Kfz des Streckenabschnitts Spandauer Landstraße zwischen Imkerweg und Waldmeisterstraße in den strategischen Lärmkarten (Kap.5.).
- Aktualisierung Kapitel Abgleich mit anderen Planungsebenen (Kap. 5.4):
 - Abgleich Belastungsachsen/ Unfallstatistik
 - Unter der Überschrift "Abgleich Belastungsachsen/ Luftreinhaltung" wird der 2. Satz wie folgt geändert: Es gibt in Hennigsdorf keine Messstellen.
- Identifizierung ruhiger Gebiete (aktiver Schutz) - Ergänzung Rathenaupark, südlich Peter-Behrens-Straße zwischen Rathenaustraße und L 172 Neuendorfstraße – als "Stadtoase" und Ergänzung in Abbildung 5.7 (Kap. 5.5).
- Aktualisierung und Einfügen Protokoll der Informationsveranstaltung. (Kapitel 7)
- Ergänzung Tabelle 8.3 Umgesetzte oder konkret geplante Maßnahmen im Verkehrssystem in den letzten fünf Jahren/ Förderung des Fußgängerverkehrs, Umsetzung von zwei Querungsanlagen an Landesstraßen (Kap.8.2).
- Ergänzung Maßnahmevorschlag Anbau von Fensterläden im Bereich der Kreuzungen Marwitzer Straße (Kapitel 9.2.1).
- Übernahme der aktuellen Analysen des Unfallgeschehens 2010 bis auflaufend 2013 des Polizeipräsidiums in die Tabellen Rahmenbedingungen der entsprechenden Belastungsachsen (Kap. 9.2).
- Änderung bzw. Ergänzung von Prüfaufträgen:
 - Geschwindigkeitsreduzierung ganztags Marwitzer Straße und Änderung Abbildung 9.2.1 (Kap. 9.2.1),
 - Geschwindigkeitsreduzierung ganztags Berliner Straße und Änderung Abbildung 9.2.2 (Kap. 9.2.2),
 - Geschwindigkeitsreduzierung ganztags Hauptstraße und Änderung Abbildung 9.2.3 (Kap. 9.2.3),
 - Querungssicherung Fontanestraße in Höhe der Hochhäuser und Ergänzung Abbildung 9.2.6 (Kap. 9.2.6).