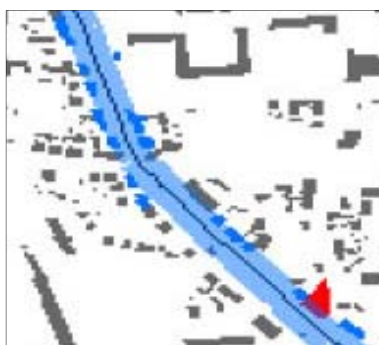
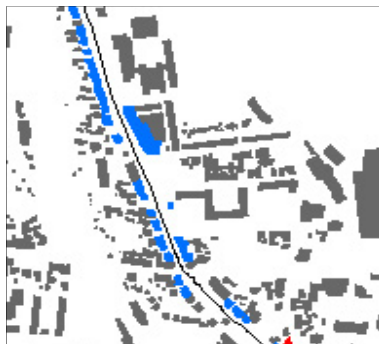


Stadt Hennigsdorf Lärmaktionsplan 3. Runde

Entwurf, Arbeitsstand: 2018-05-04





Lärmaktionsplan 3. Runde

im Auftrag der

Stadt Hennigsdorf

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard

Hilde Richter-Richard

Reinhold Braun

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen/ Berlin, Mai 2018



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anhang V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	1
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Rechtlicher Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	8
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	9
5.1	Straßenverkehr	9
5.2	Schienenverkehr	24
5.3	Belastungsachsen	31
5.4	Ruhige Gebiete	35
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	40
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	42
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	43
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	49
9.1	Managementansatz zur Lärminderung	49
9.2	Strategische Ziele	51
9.3	Belastungsachsen Straßenverkehr	53
9.3.1	Marwitzer Straße (L 17), Waidmannsweg bis Fontanestraße	53
9.3.2	Berliner Straße (L 17 / L 172), Marwitzer Straße bis Hauptstraße	55
9.3.3	Hauptstraße – Neuendorfstraße (L 172), Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße	58
9.3.4	Dorfstraße (L 172), Zur Baumschule bis Triftweg	62
9.3.5	Fontanestraße	66
9.4	Schienenverkehr	69
9.5	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	70
10.	Langfristige Strategie	71
11.	Finanzielle Informationen	73
11.1	Kosten Lärmaktionsplan	73
11.2	Fördermöglichkeiten	74
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	75
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	76



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



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen	3
Abb. 5.1:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 10	
Abb. 5.2:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur DTV L 172.....	11
Abb. 5.3:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht	12
Abb. 5.4:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Lkw-Anteil Tag/Nacht L 172.....	13
Abb. 5.5:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit	14
Abb. 5.6:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit	15
Abb. 5.7:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberflächen	16
Abb. 5.8:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Fahrbahnoberflächen.....	17
Abb. 5.9:	Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk	18
Abb. 5.10:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	20
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} – Korrektur L 172.....	21
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	22
Abb. 5.13:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} – Korrektur L 172.....	23
Abb. 5.14:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}	25
Abb. 5.15:	Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}	26
Abb. 5.16:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Schienenverkehr	27
Abb. 5.17:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Schienenverkehr	28
Abb. 5.18:	Lärmkennziffer L_{den} – Schienenverkehr.....	29
Abb. 5.19:	Lärmkennziffer L_{night} – Schienenverkehr	30
Abb. 5.20:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65$ dB(A) – Straßenverkehr	32
Abb. 5.21:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55$ dB(A) – Straßenverkehr	33
Abb. 5.22:	Belastungsachsen Straße $L_{den}/L_{night} > 65/55$ dB(A)	34
Abb. 5.23:	Ruhige Gebiete	39
Abb. 9.1:	Ausschnitt Ausbauplanung Marwitzer Straße	53
Abb. 9.2:	Unfalldaten 2016, 1-Jahreskarte 1.1.2016 – 31.12.2016	56
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße	57
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht Hauptstraße – Neuendorfstraße, Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße	61
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg.....	65
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße.....	68



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Auslösewerte gemäß VLärmSchR 97 zur Lärmsanierung	7
Tab. 6.1:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr	40
Tab. 6.2:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Straßenverkehr	40
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	41
Tab. 6.4:	Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr	41
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Schienenverkehr	41
Tab. 6.6:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr	41
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr	44
Tab. 9.1:	Rahmenbedingungen Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße	55
Tab. 9.2:	Rahmenbedingungen Hauptstraße – Neuendorfstraße	58
Tab. 9.3:	Rahmenbedingungen Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg	62
Tab. 9.4:	Rahmenbedingungen Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße	66



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	-	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EFRE	-	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
FluLärmG	-	Fluglärmgesetz
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IVU-Anlagen	-	Industrieanlagen, die der Richtlinie "Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung" unterliegen (genehmigungsbedürftige Gewerbe- und Industriebetriebe)
KBS	-	Kursbuchstrecke
KfW	-	Kreditanstalt für Wiederaufbau
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LfU	-	Landesamt für Umwelt
LAP	-	Lärmaktionsplan
LSA	-	Lichtsignalanlage
MBWSV	-	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
MwSt	-	Mehrwertsteuer
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RdErl	-	Runderlass
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
SV	-	Schwerverkehr
ULR	-	Umgebungs-lärmrichtlinie
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungs-lärm
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungs-lärm an Flughäfen
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungs-lärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungs-lärm an Schienenwegen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes
VwVfg	-	Verwaltungsverfahrensgesetz



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

Ballungsraum

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

Hauptverkehrsstraßen

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

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

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

- Fontanestraße (Marwitzer Straße bis Stauffenbergstraße).

Haupteisenbahnen

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

- DB-Streckennummer 6183 südliche Stadtgrenze bis Abzweigung Hennigsdorf,
- DB-Streckennummer 6087 Abzweigung Hennigsdorf bis westliche Stadtgrenze.

Großflughäfen

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

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



Gewerbelärm

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

Andere Lärmquellen

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

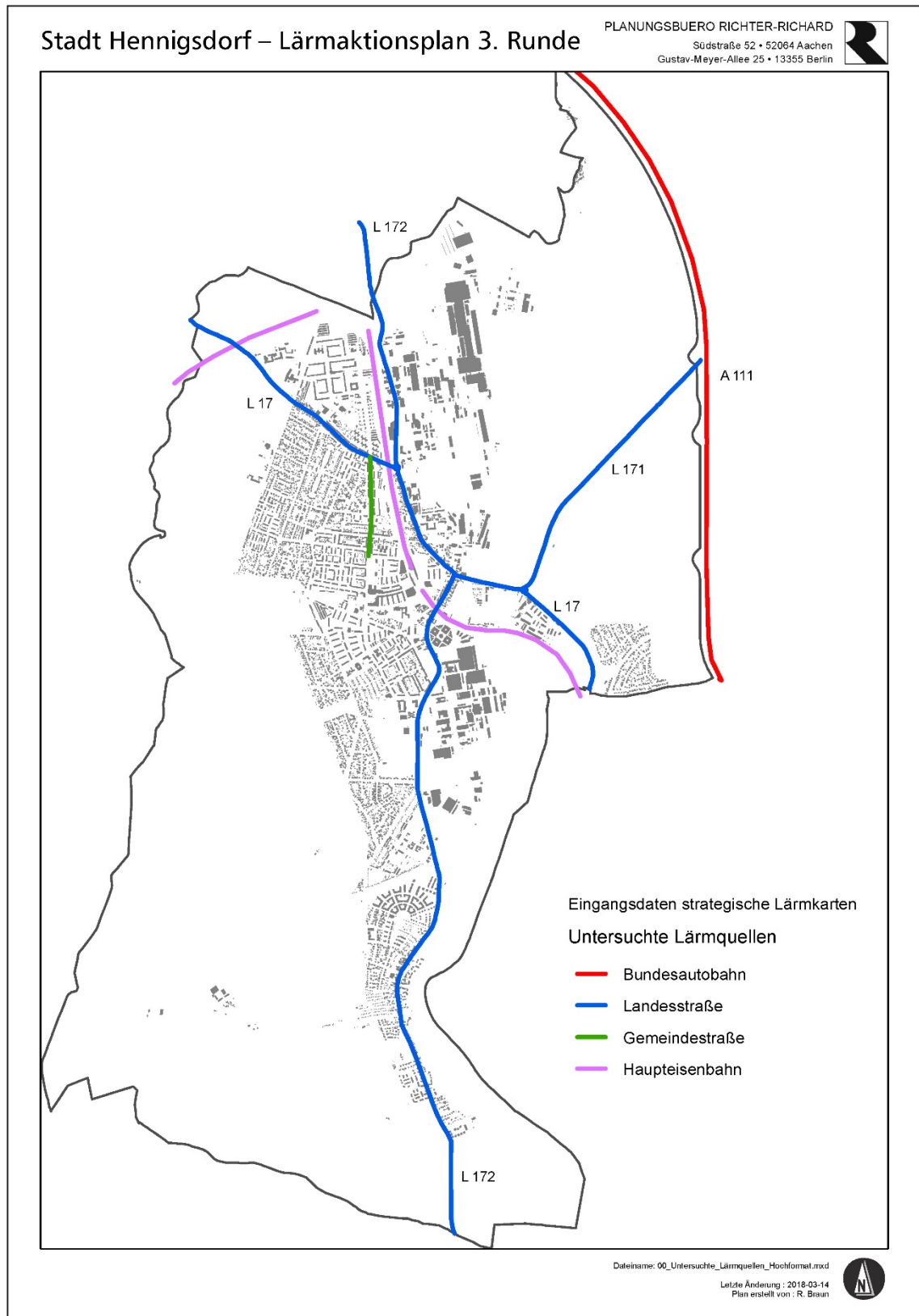


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

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

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

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

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

Tel. 03302/877-217
Fax 03302/877-294
E-Mail: aharupa@hennigsdorf.de

Internet: www.hennigsdorf.de

Gemeindeschlüssel: 12 0 65 136

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

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



3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

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

Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

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

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

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

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

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

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

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

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

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

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

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

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

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
rung,
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant*
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
nisse des Lärmaktionsplans."

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



Nationales Recht zum Lärmschutz

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

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von Schallschutzmaßnahmen ist, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-90 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Auslösewerte gemäß VLärmSchR 97 zur Lärmsanierung

LTag	LNacht	Gebietskategorien
67	57	Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete
69	59	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
72	62	Gewerbegebiete

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

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

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

Bei der Planung des Neubaus oder wesentlicher Veränderungen an Schienenwegen sind gemäß 16. BImSchV Lärmprognosen nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall03) vorzulegen. Mit den VBUSch werden die Lärmindizes, die für die Kartierung nach der Richtlinie 2002/49/EG benötigt werden, berechnet. Sie ist nicht für Schallberechnungen nach der 16. BImSchV anwendbar.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

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

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

Das Umweltbundesamt hat vor diesem Hintergrund folgende Empfehlungen ausgesprochen⁵:

Tab. 4.1: Empfehlungen zu Auslösekriterien für Lärmaktionspläne

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

Quelle: Umweltbundesamt

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

¹ Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Lärmaktionsplanung, RdErl. d.- V-5 - 8820.4.1, Düsseldorf, 2008

² Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005

⁴ World Health Organization, Night Noise Guidelines for Europe, Copenhagen, 2009

⁵ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermaktionsplanung, zuletzt abgerufen 2017-11-19



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

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

5.1 Straßenverkehr

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

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

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

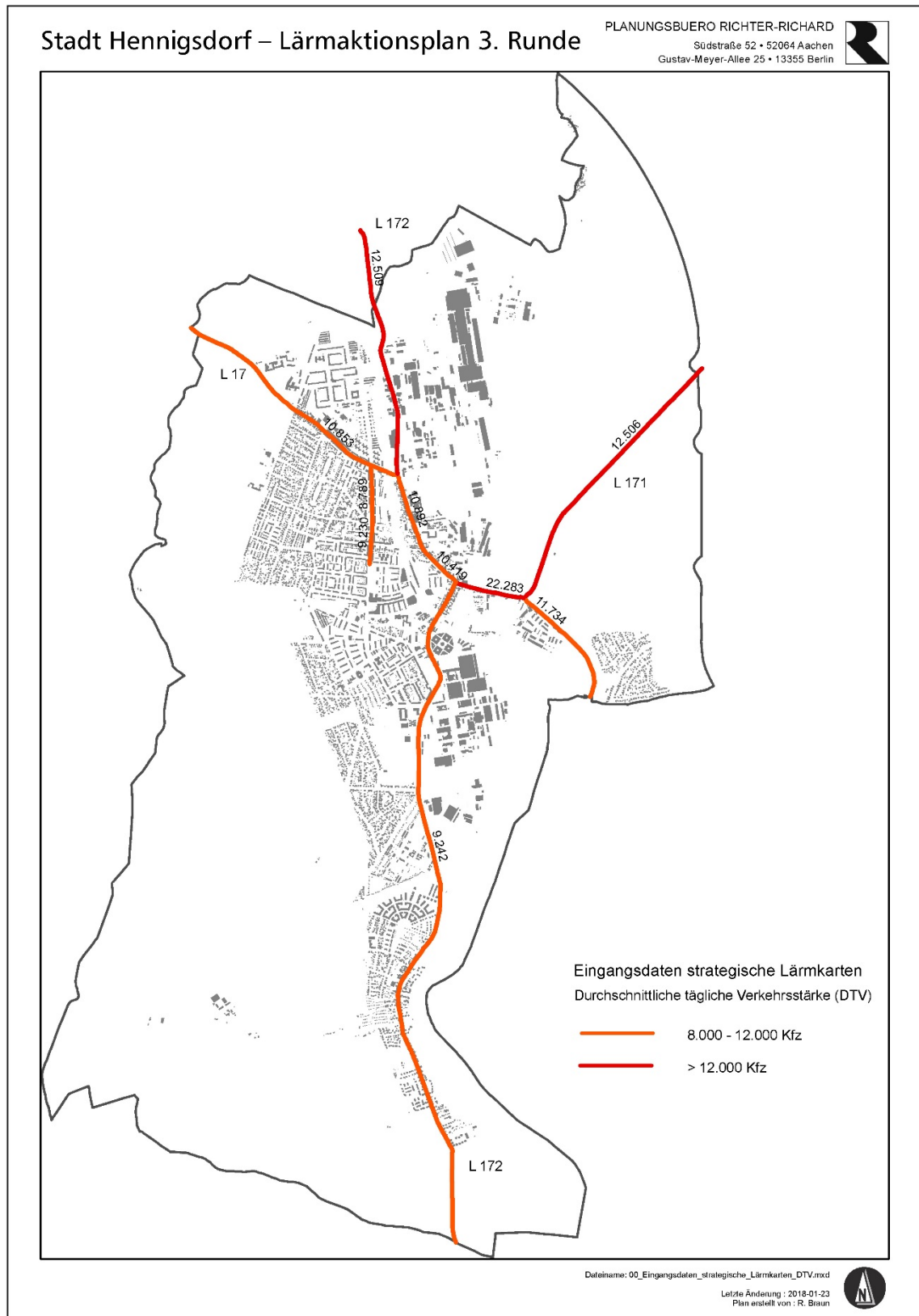


Abb. 5.1: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

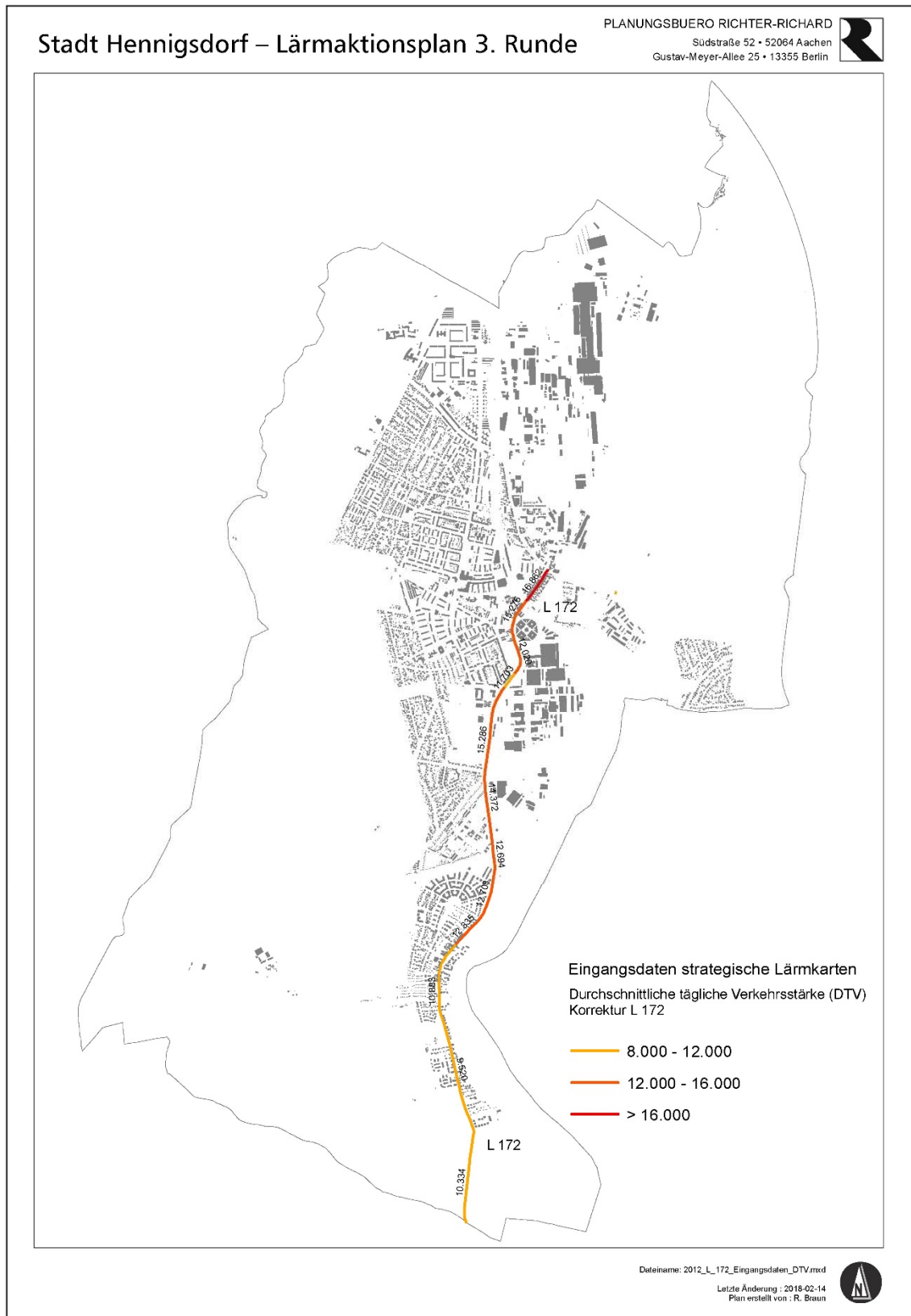


Abb. 5.2: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur DTV L 172

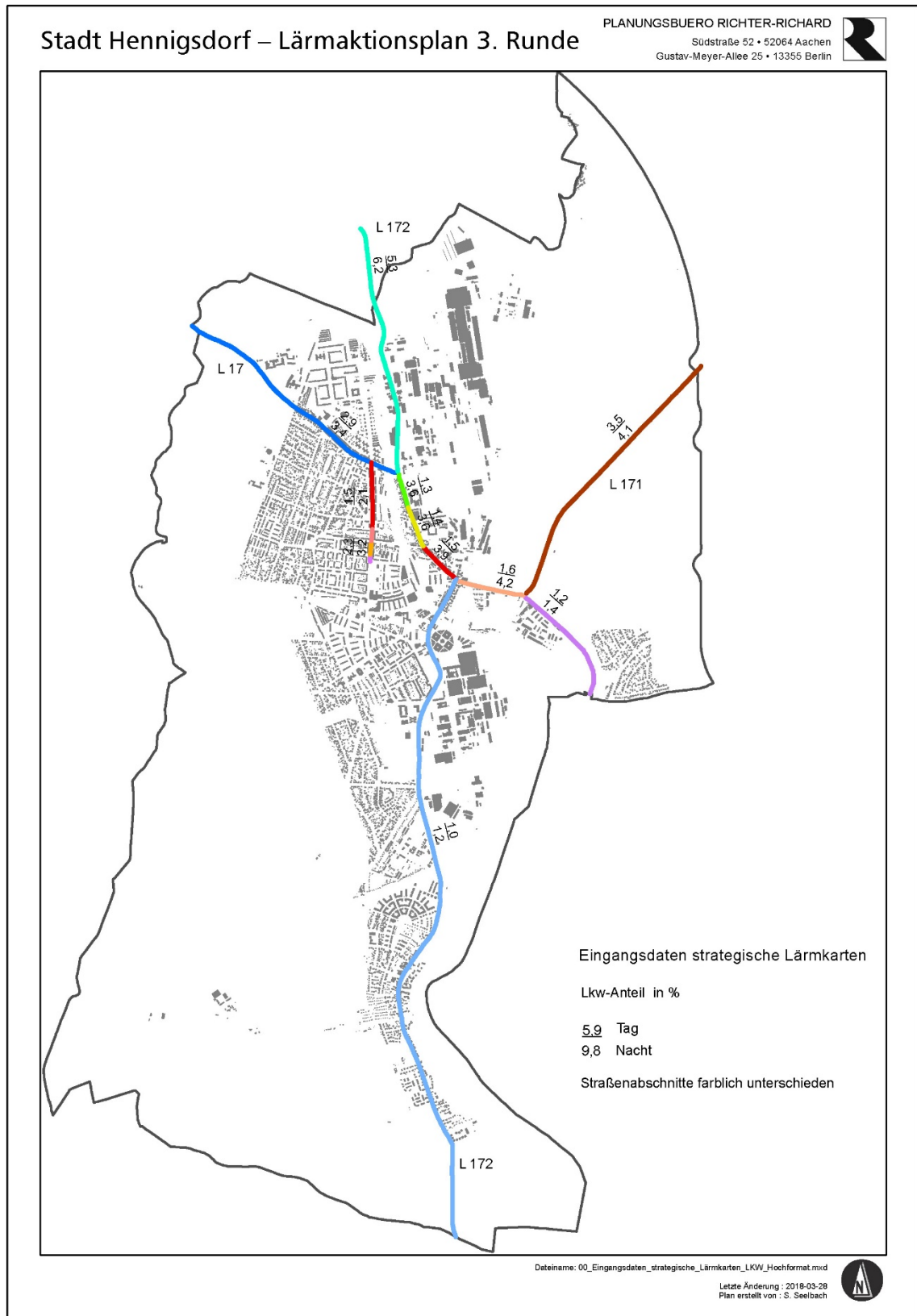


Abb. 5.3: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lkw-Anteil Tag/Nacht

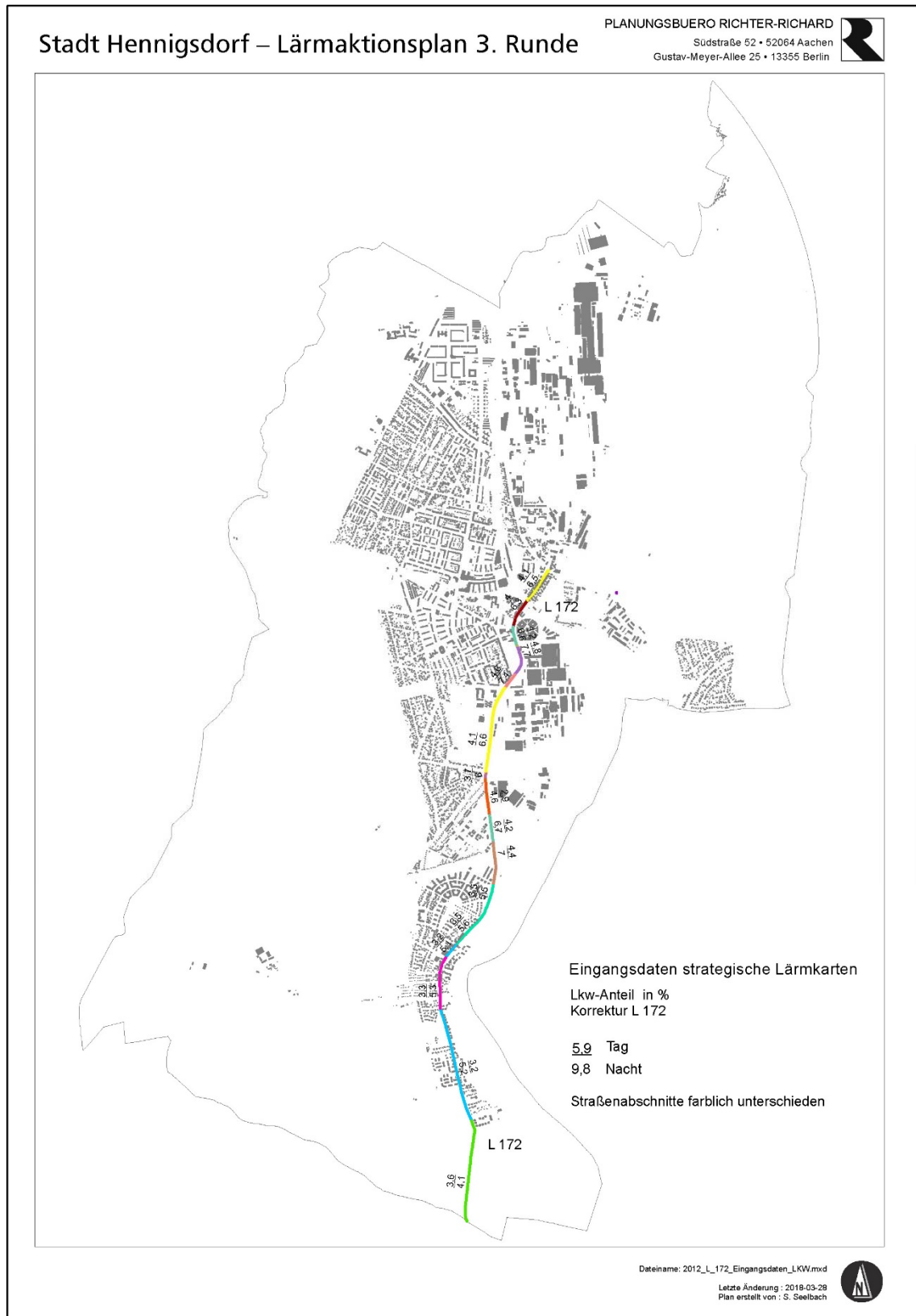


Abb. 5.4: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Lkw-Anteil Tag/Nacht L 172

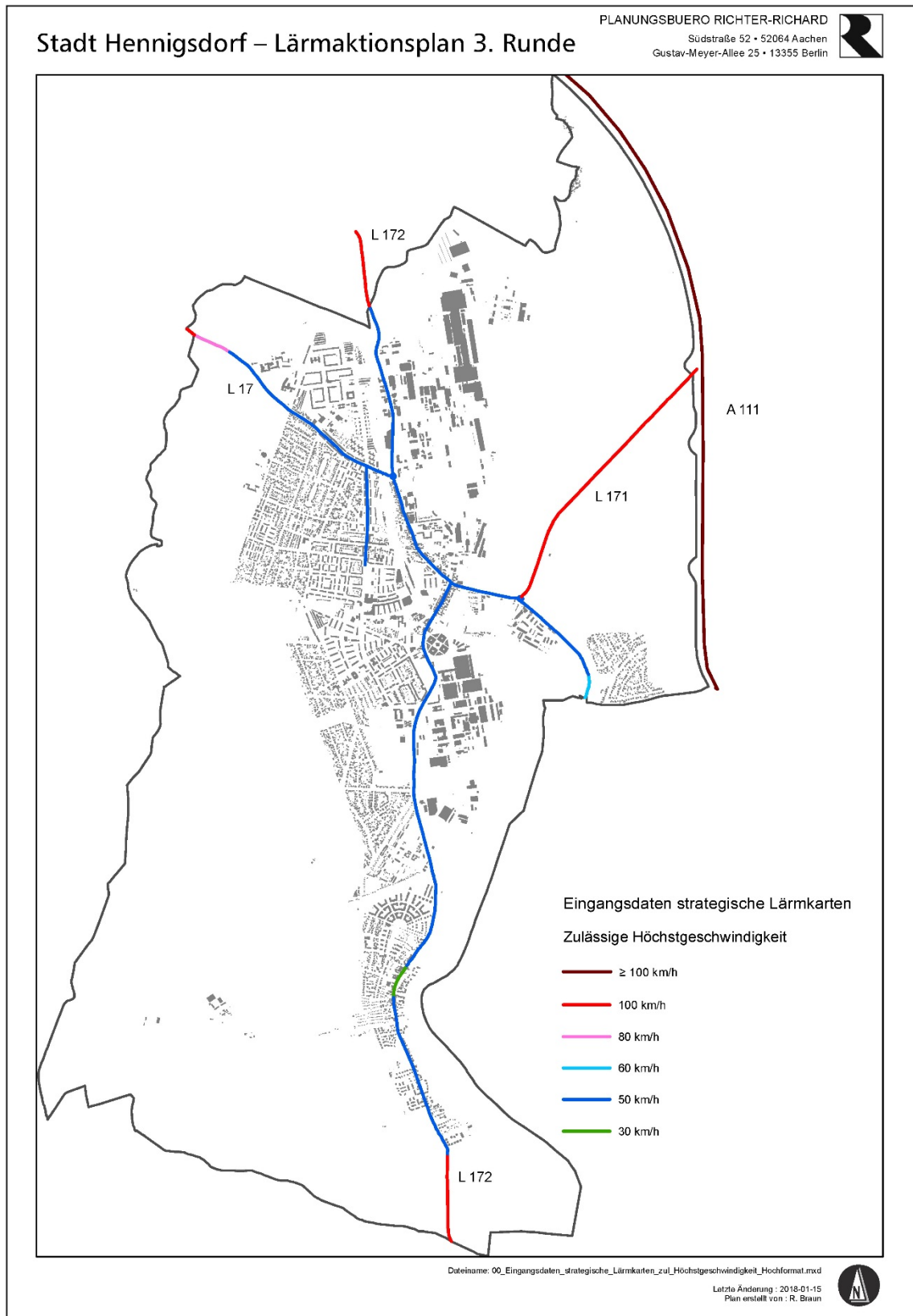


Abb. 5.5: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – zulässige Höchstgeschwindigkeit

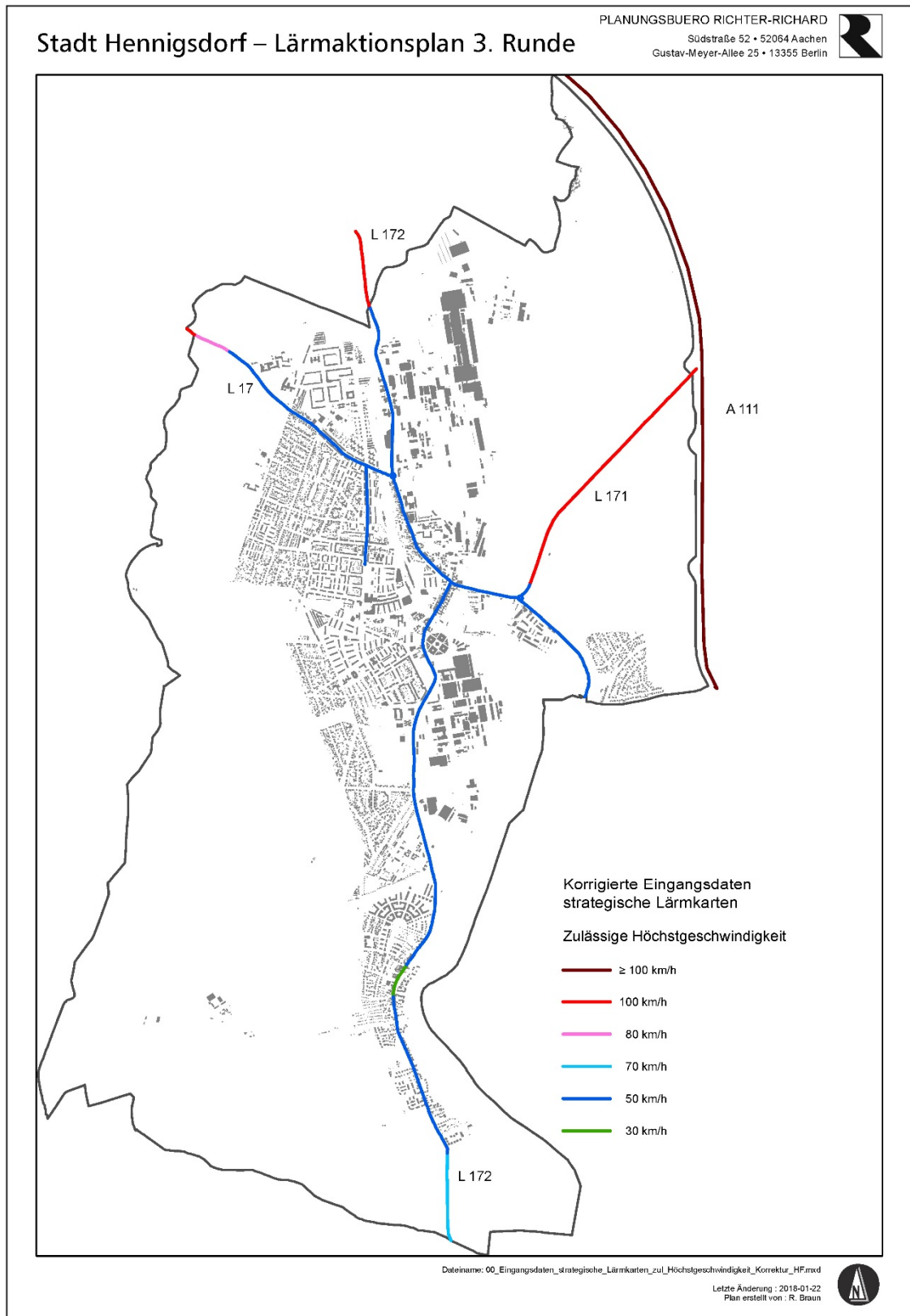


Abb. 5.6: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur zulässige Höchstgeschwindigkeit

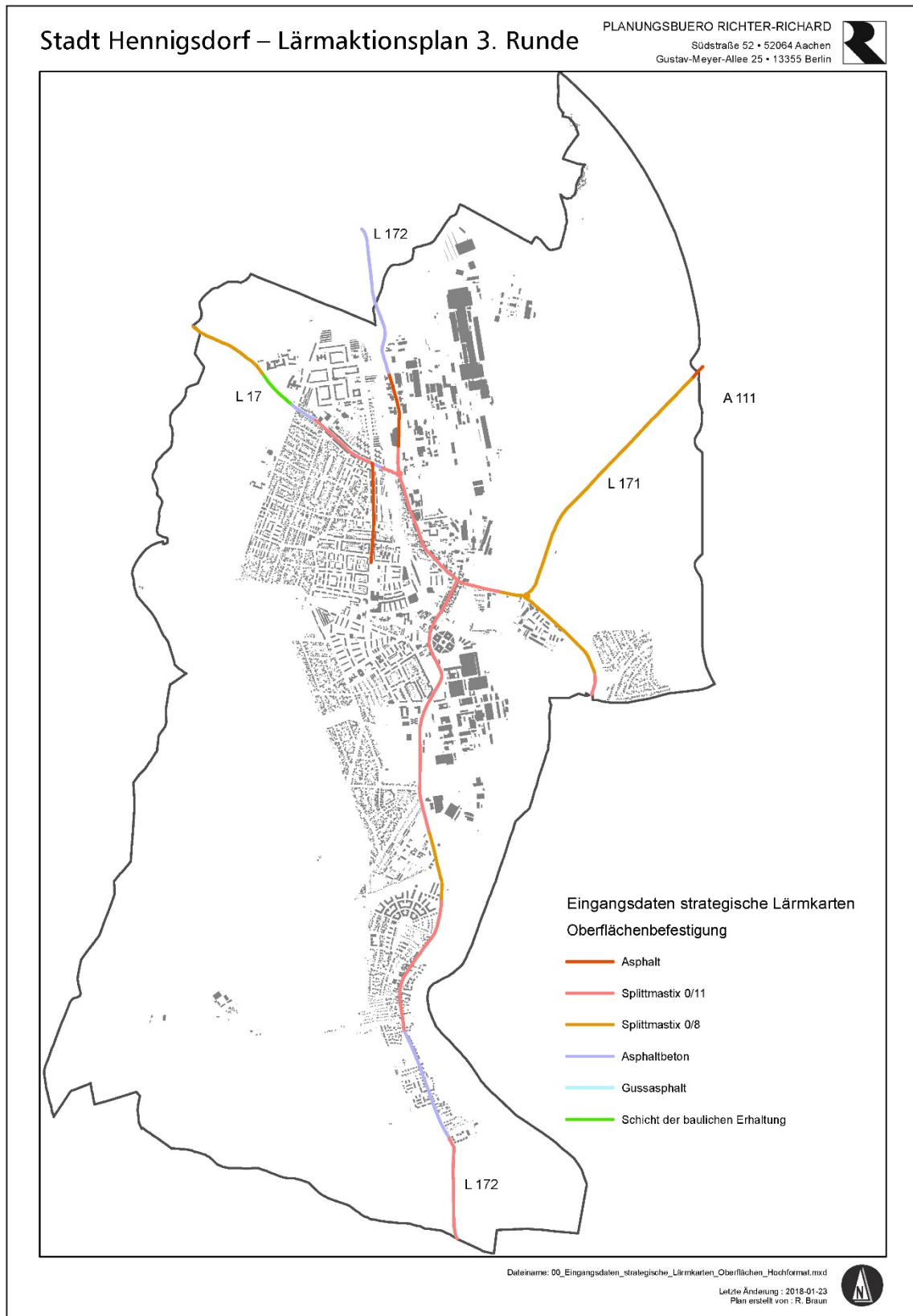


Abb. 5.7: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Fahrbahnoberflächen

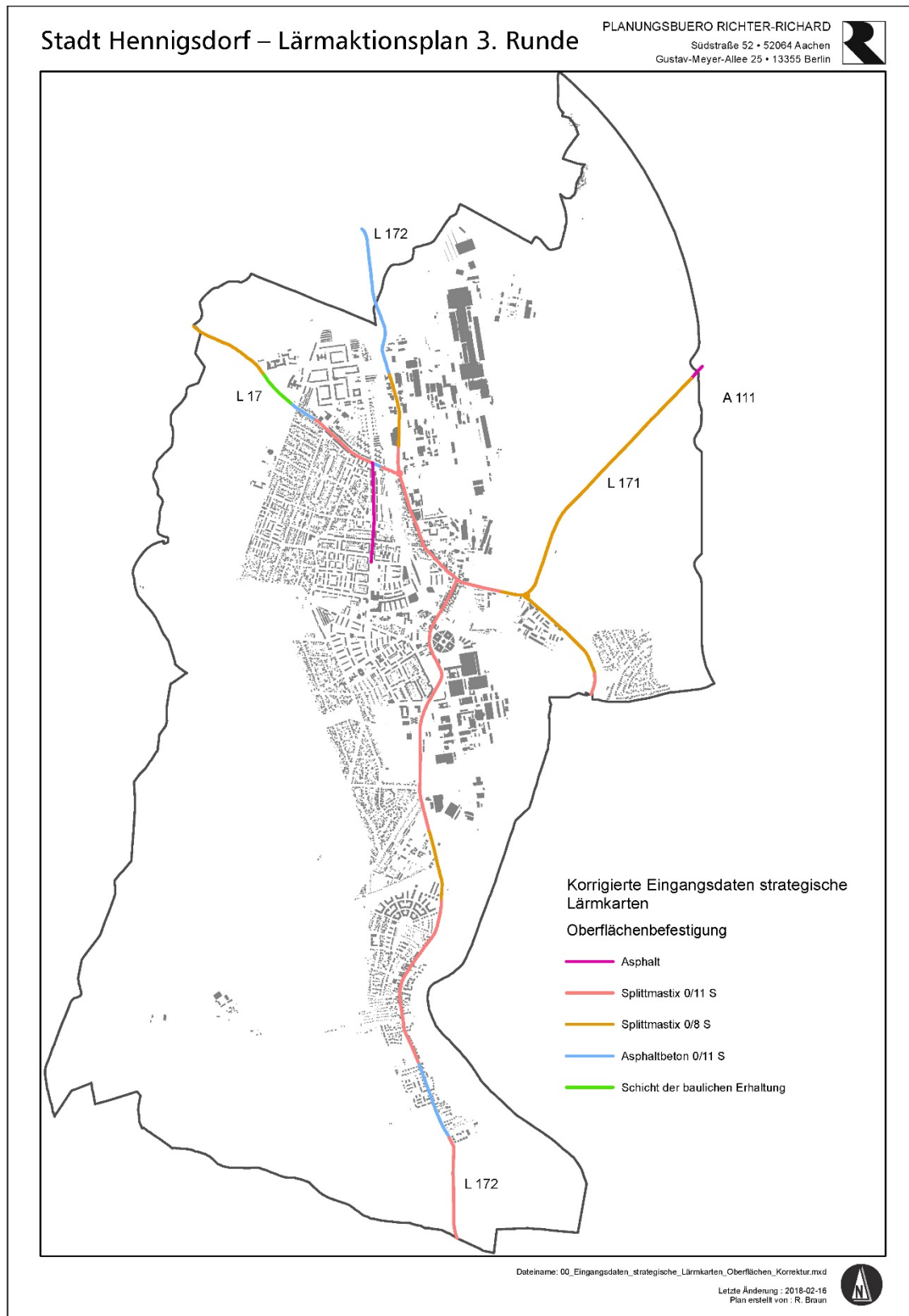


Abb. 5.8: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Korrektur Fahrbahnoberflächen

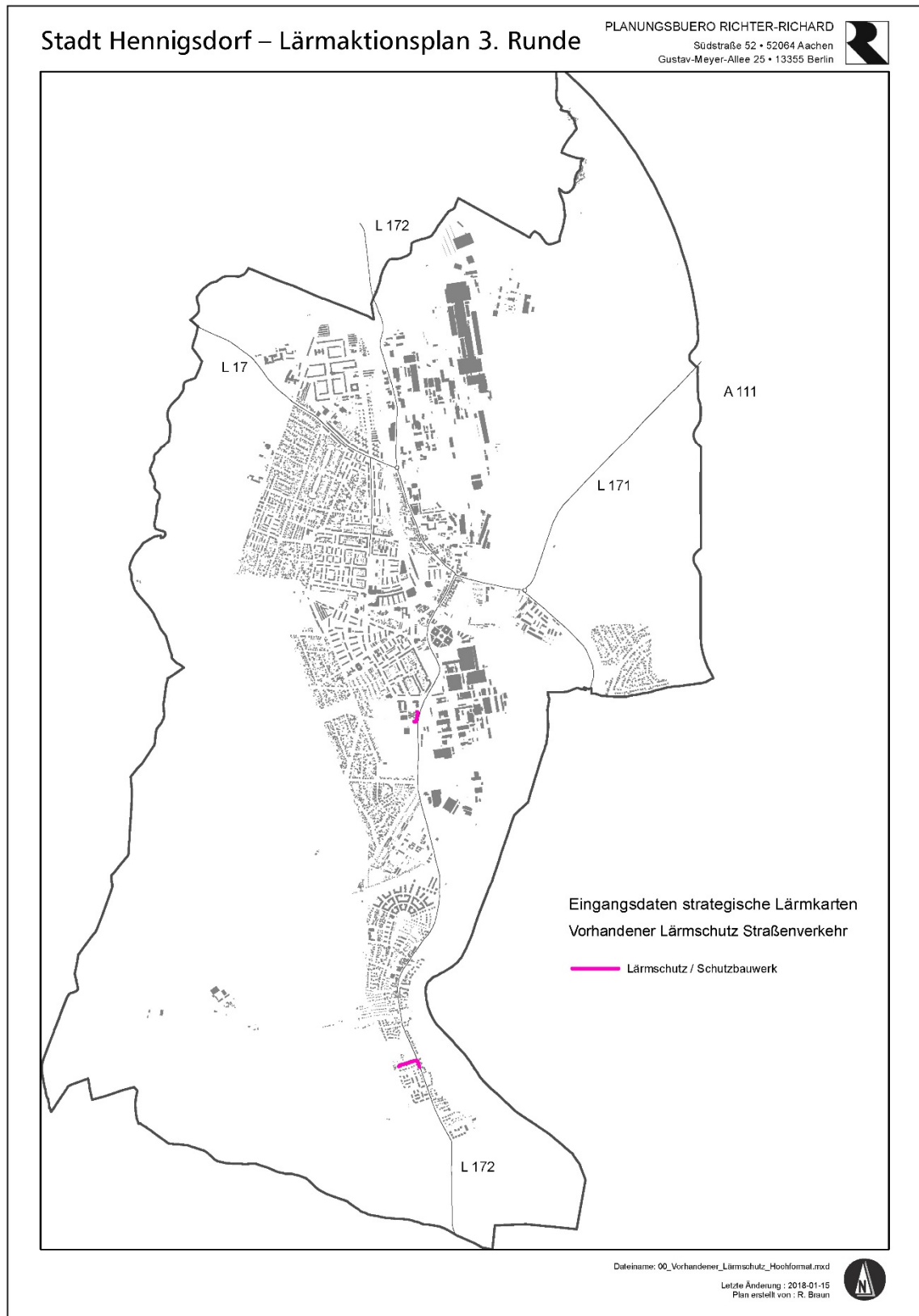


Abb. 5.9: Eingangsdaten strategische Lärmkarten – Lärmschutz/ Schutzbauwerk



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

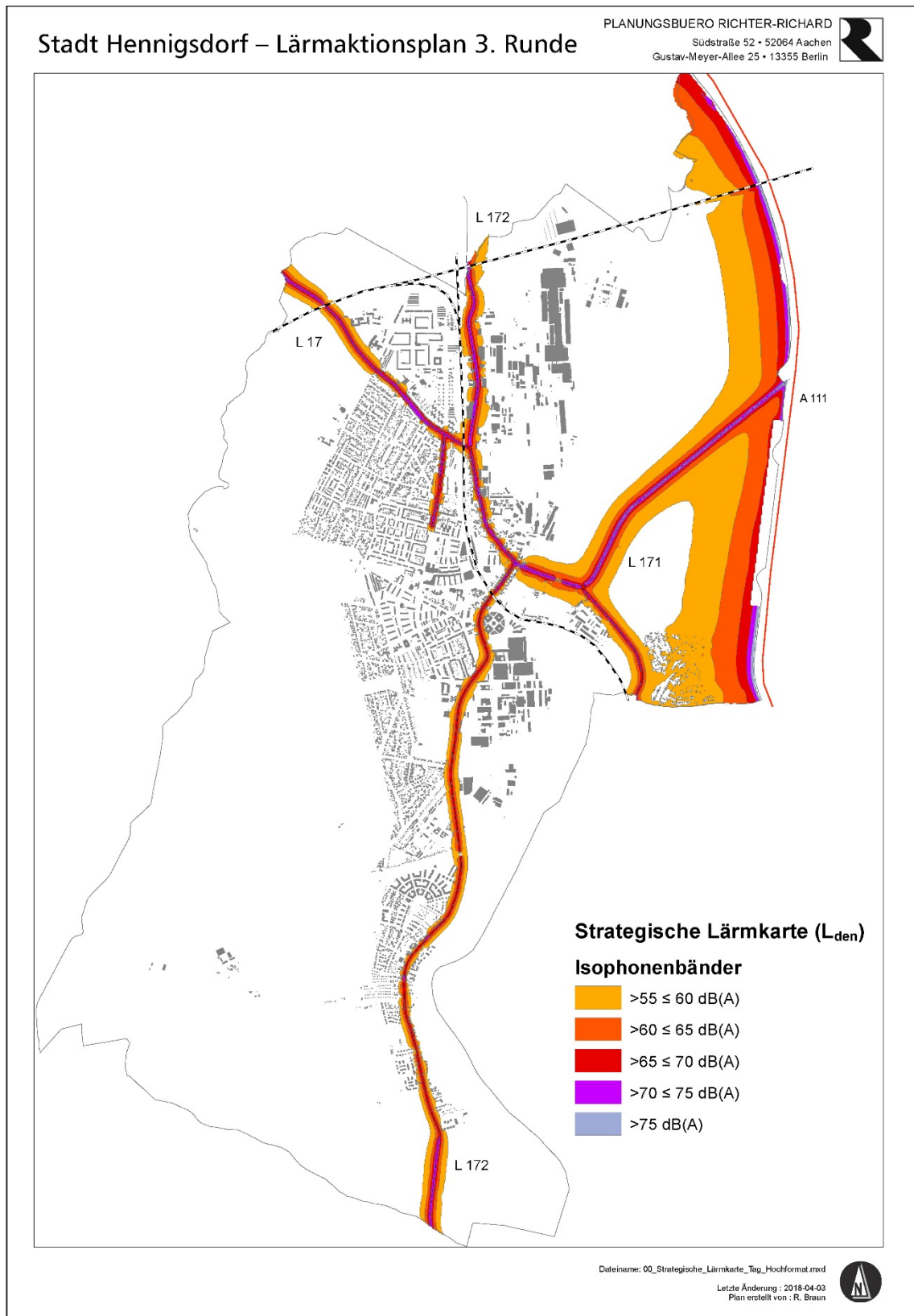


Abb. 5.10: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

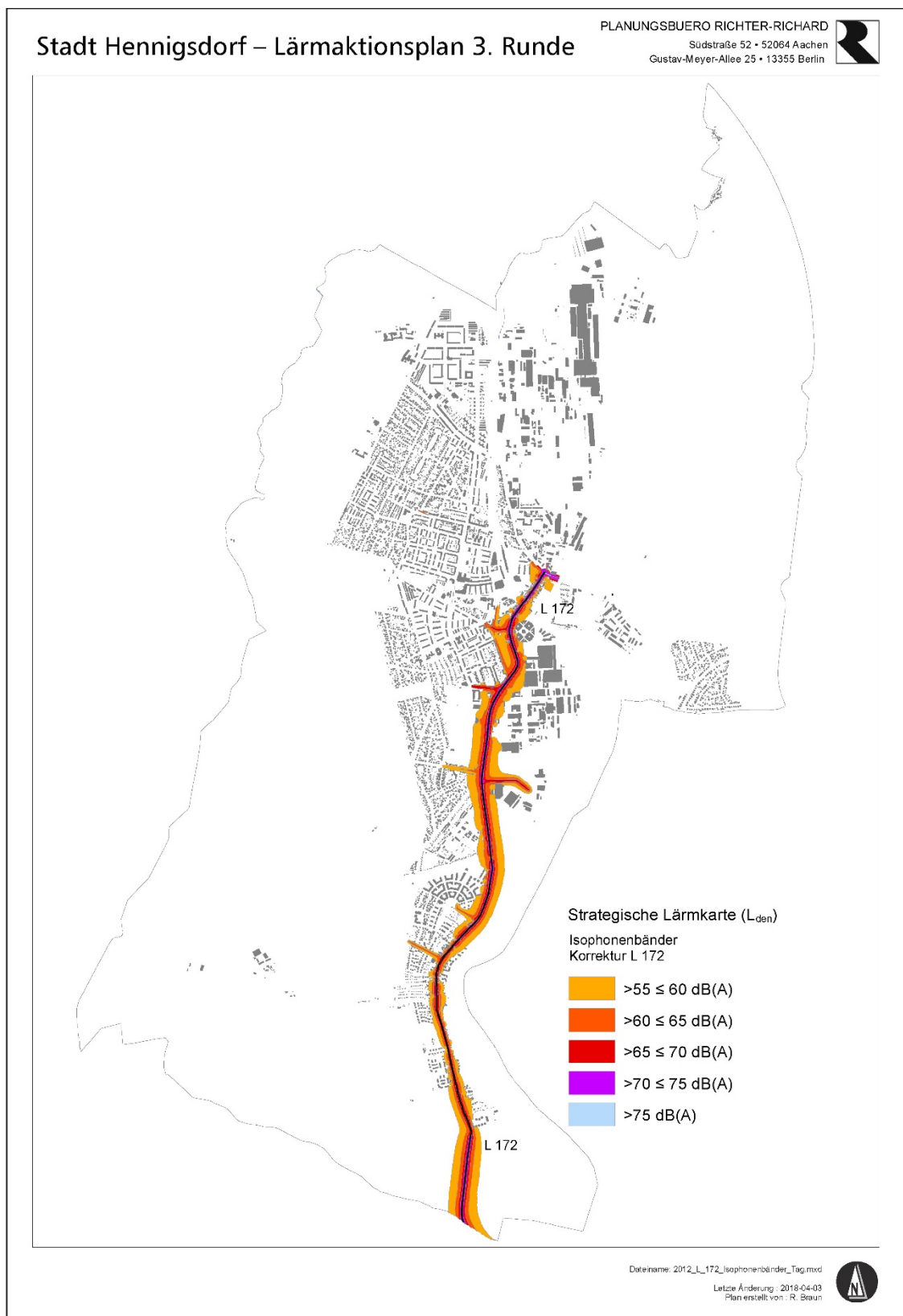
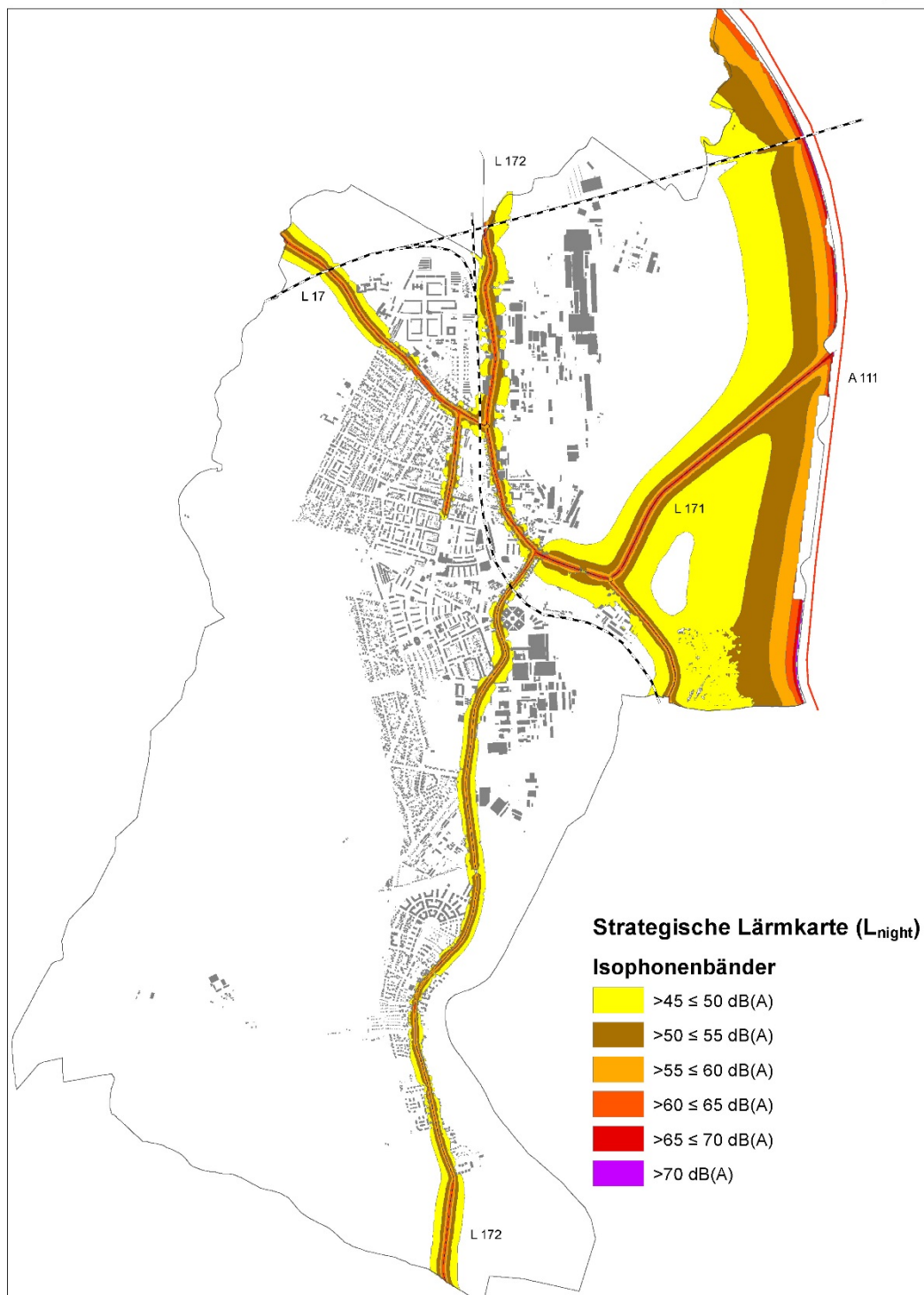


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den} – Korrektur L 172



Stadt Hennigsdorf – Lärmaktionsplan 3. Runde

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Gustav-Meyer-Allee 25 • 13355 Berlin



Dateiname: 00_Strategische_Lärmkarte_Nacht_Hochformat.mxd
Letzte Änderung : 2018-04-03
Plan erstellt von : R. Braun



Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}

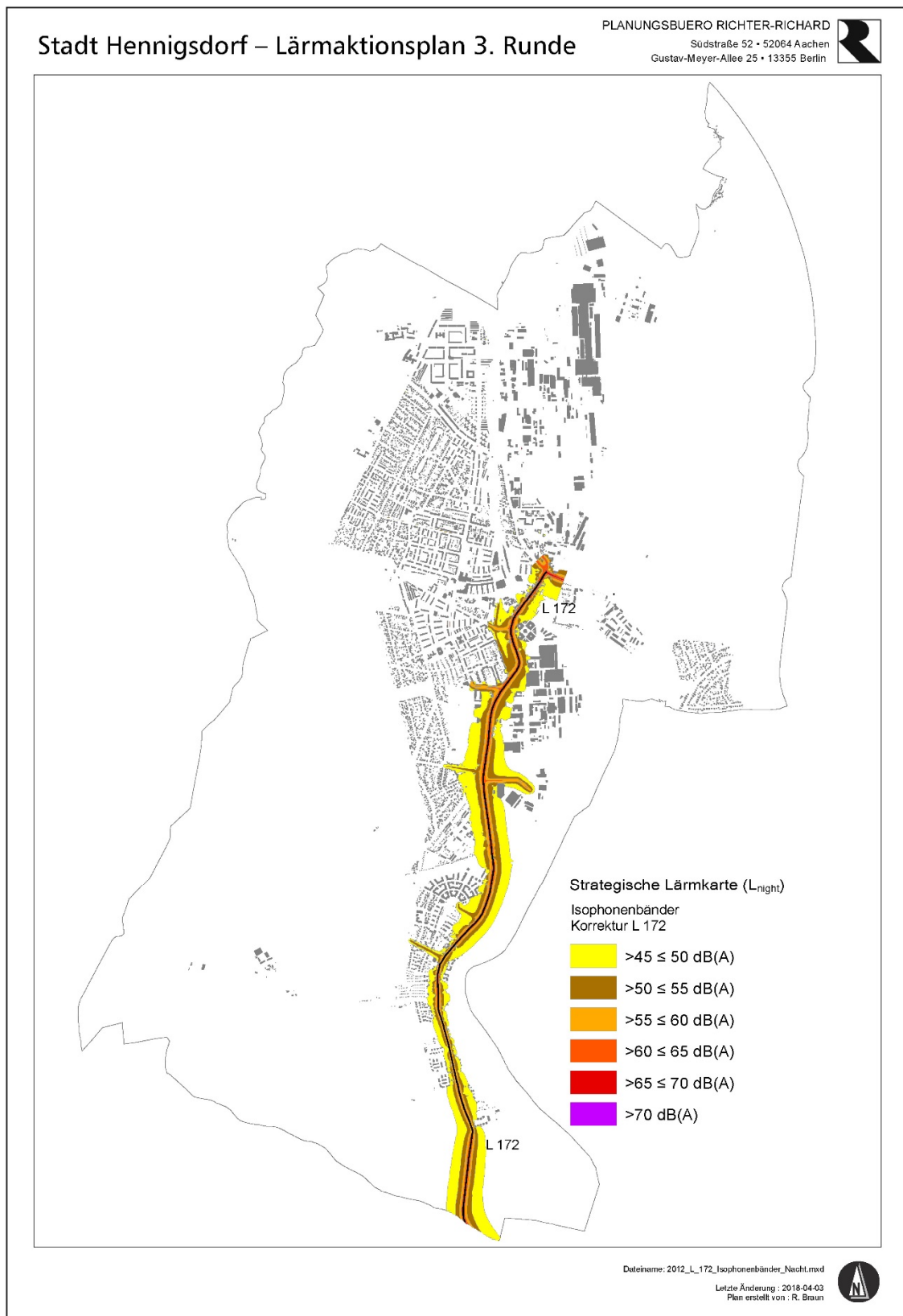


Abb. 5.13: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night} – Korrektur L 172



5.2 Schienenverkehr

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

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

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

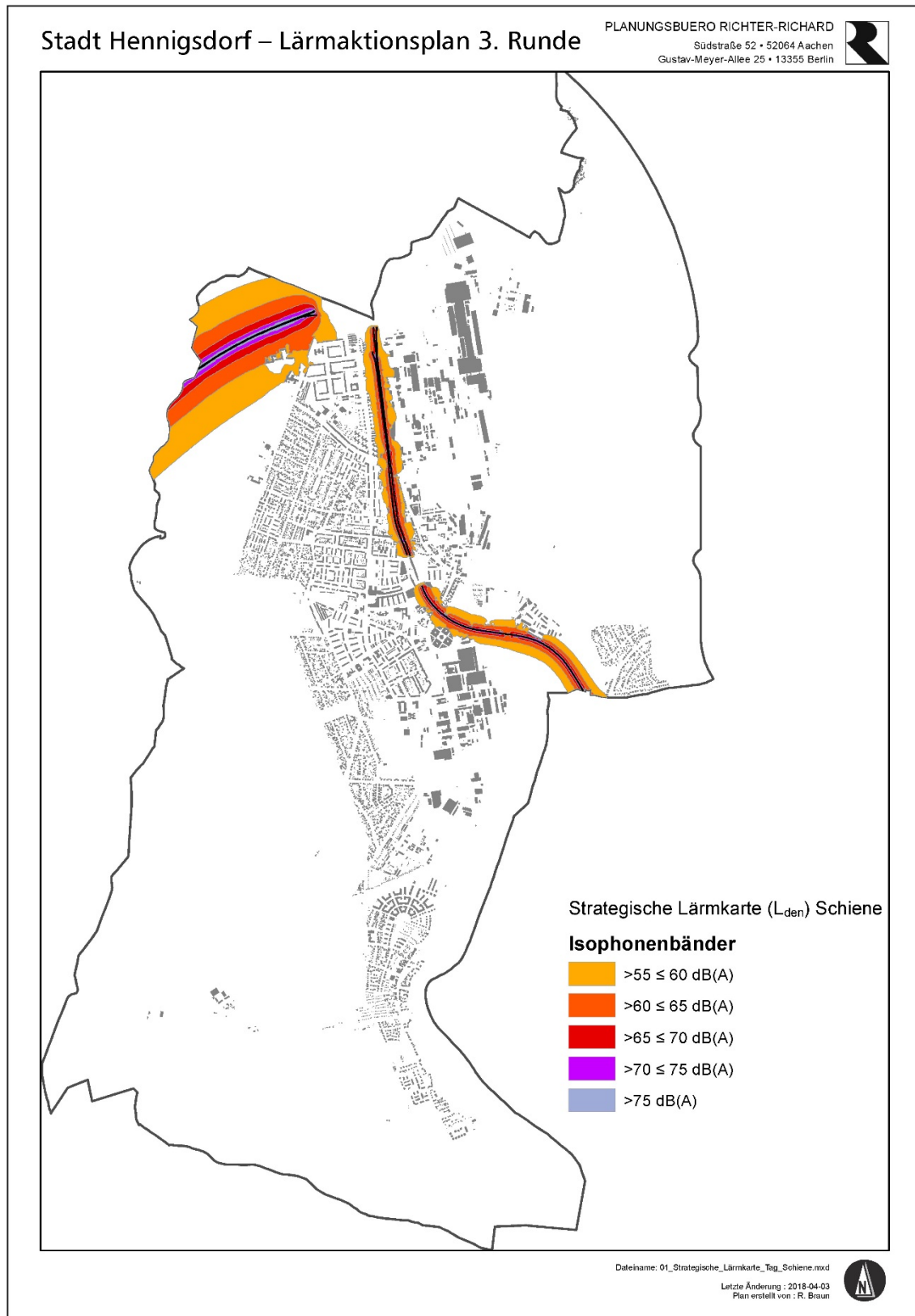


Abb. 5.14: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{den}

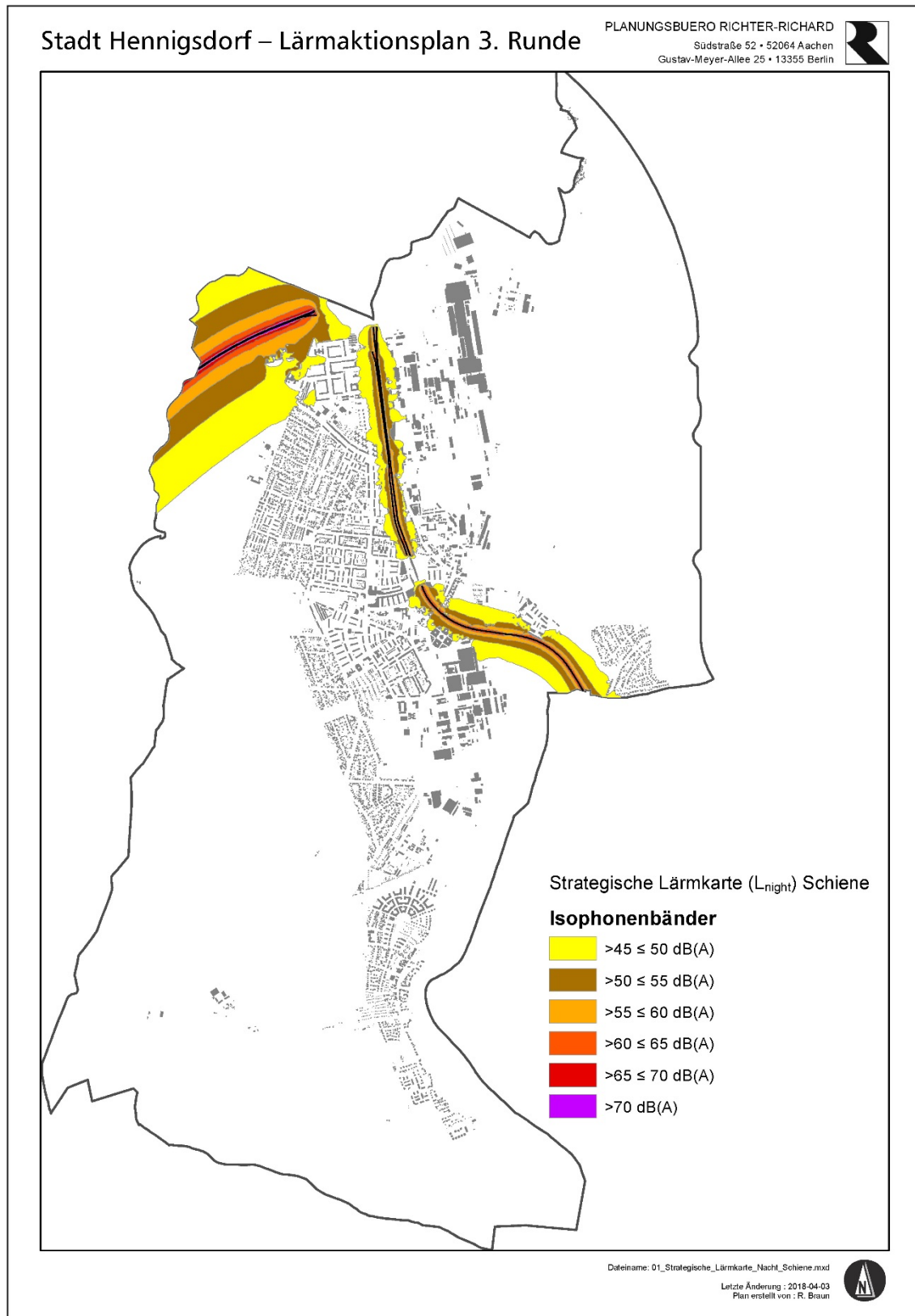


Abb. 5.15: Strategische Lärmkarte Schienenverkehr L_{night}

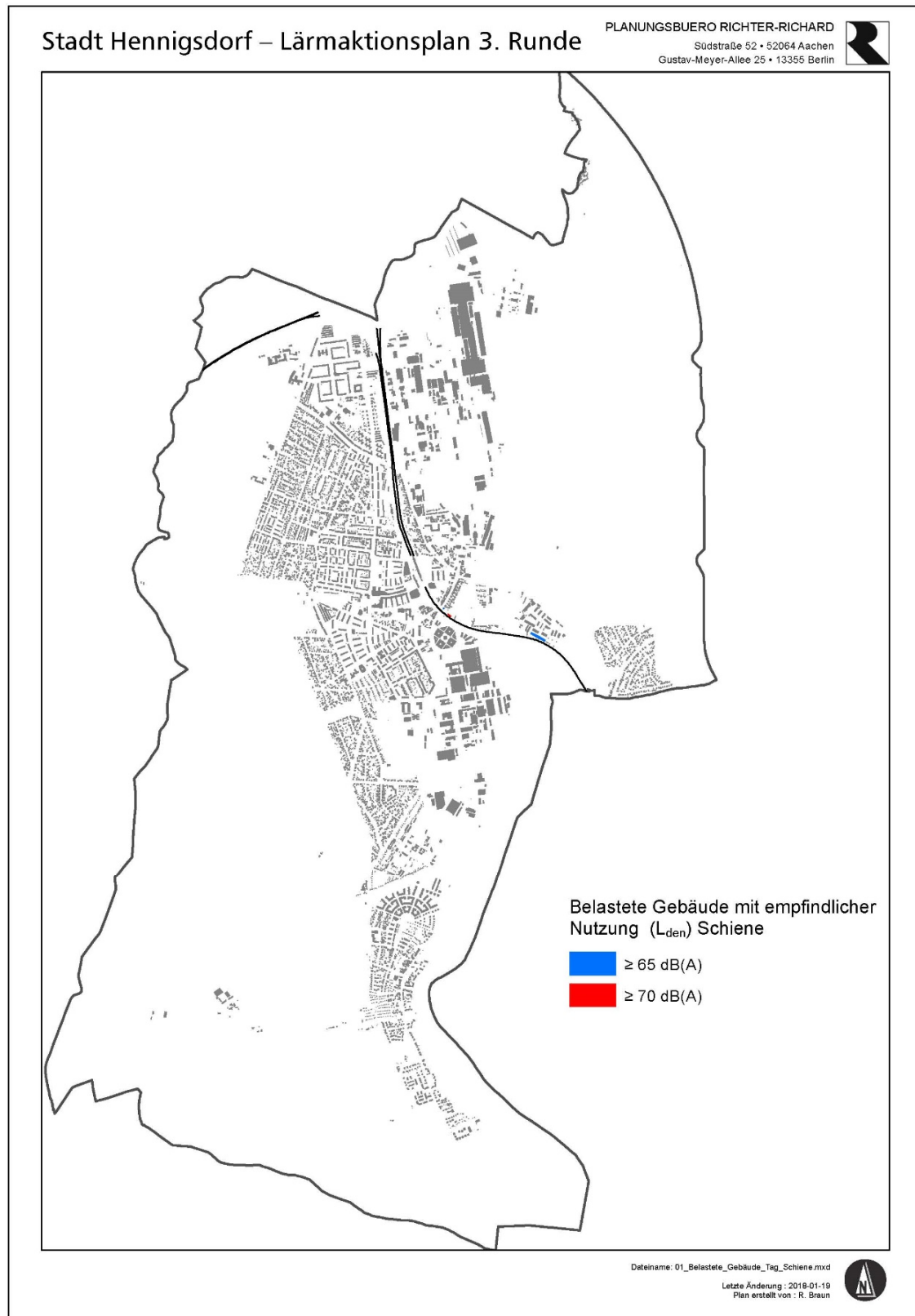


Abb. 5.16: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ – Schienenverkehr

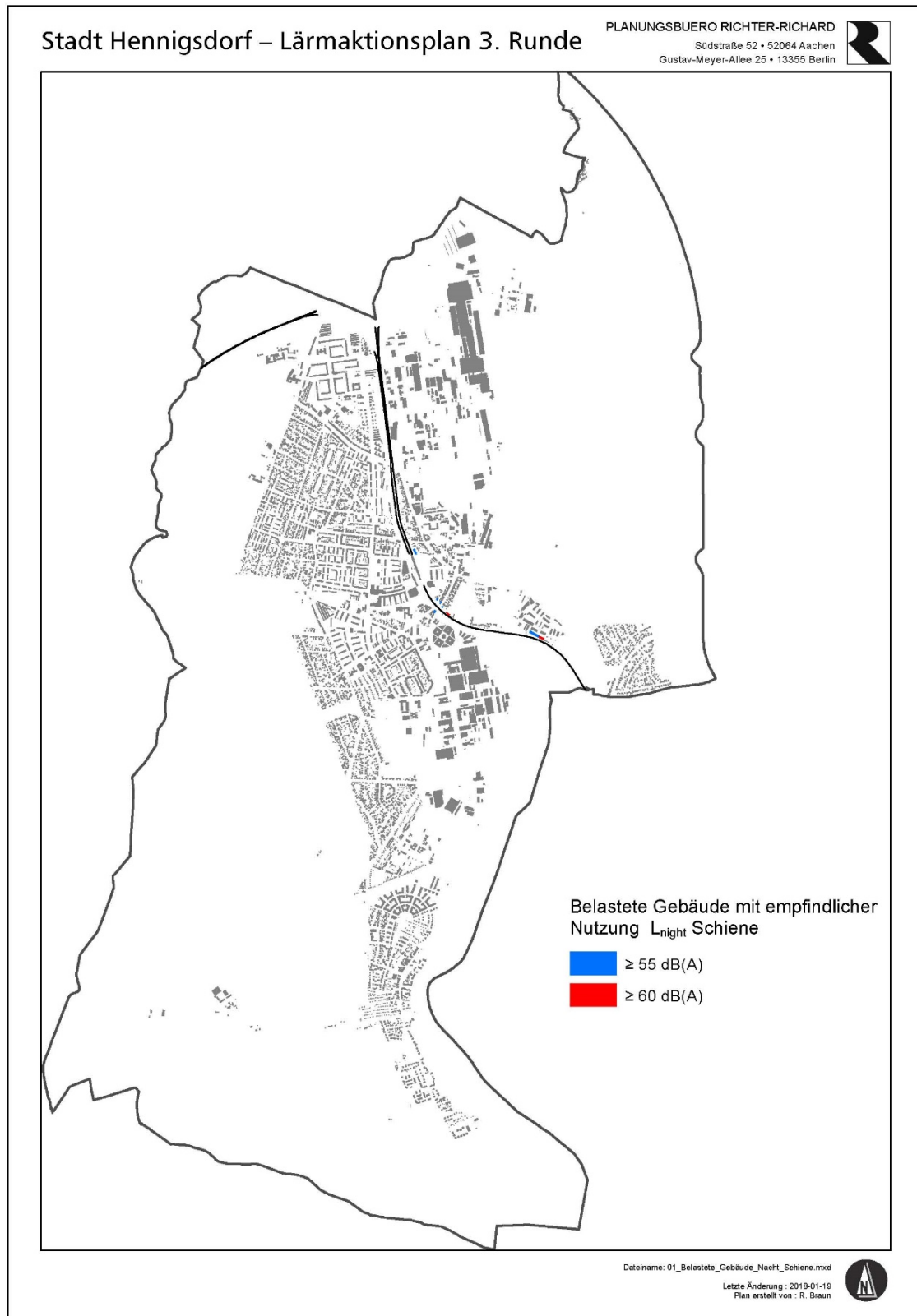


Abb. 5.17: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB(A)}$ – Schienenverkehr

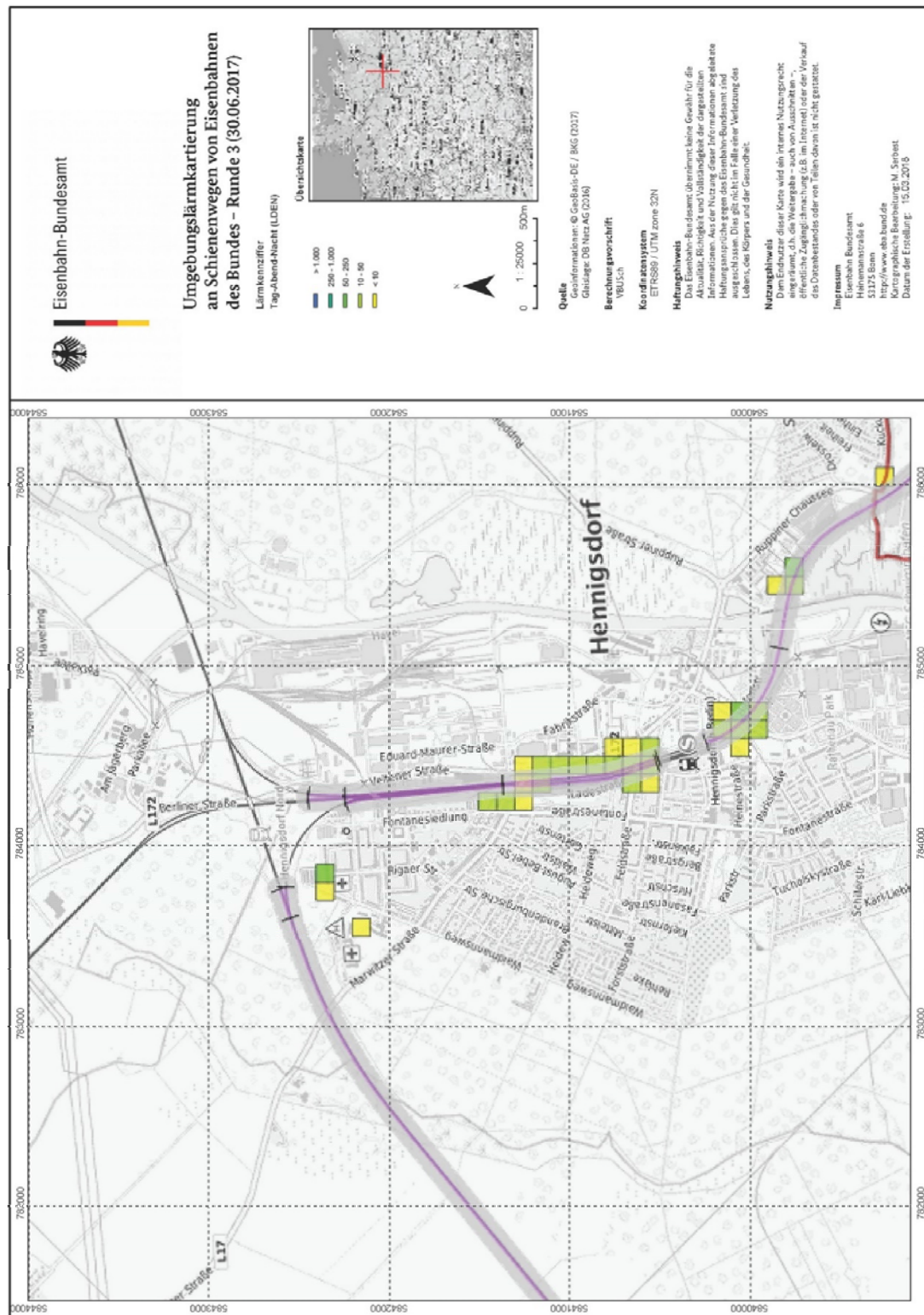


Abb. 5.18: Lärmkennziffer L_{den} – Schienenverkehr

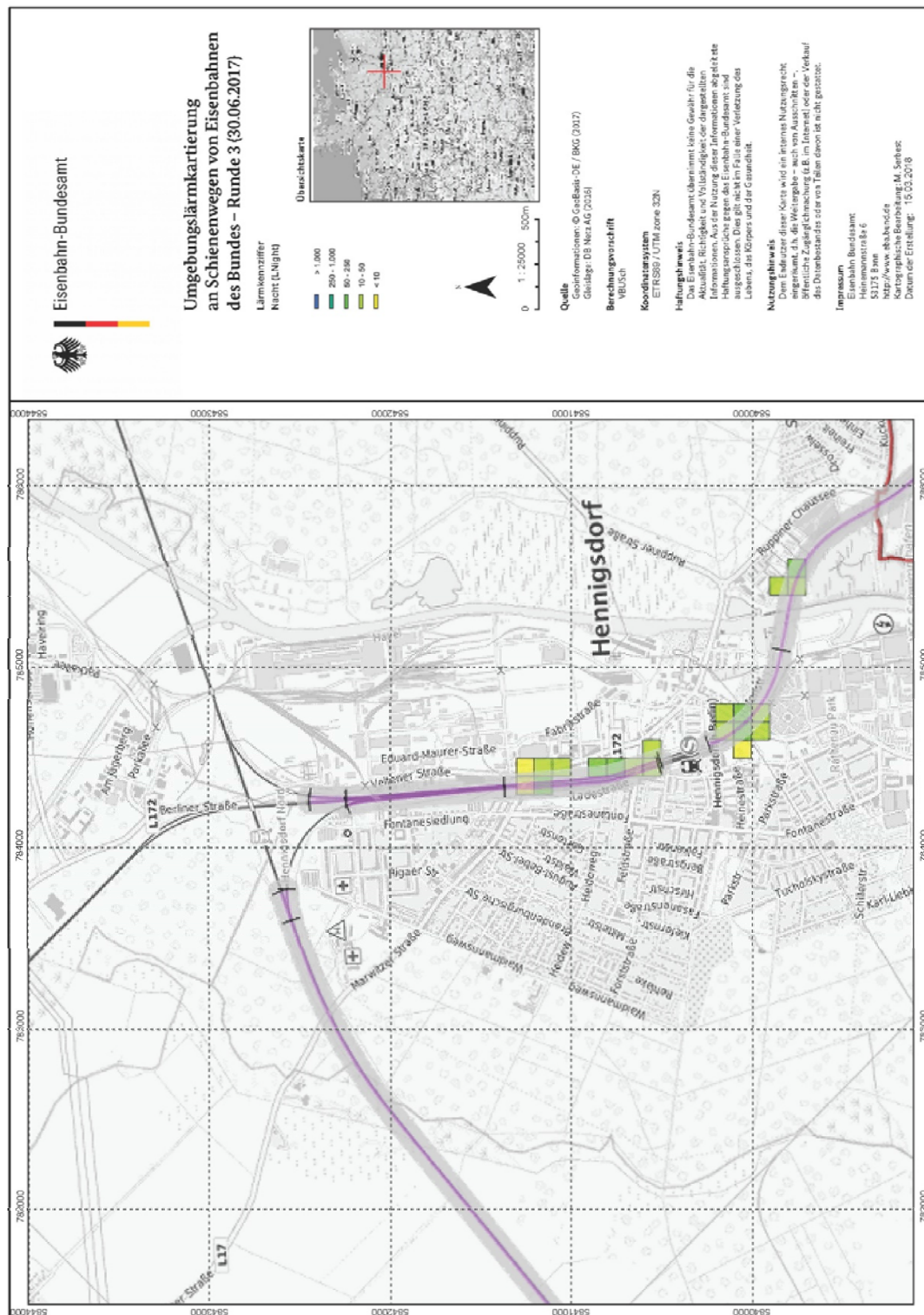


Abb. 5.19: Lärmkennziffer L_{night} – Schienenverkehr



5.3 Belastungsachsen

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

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

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

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Folgende Straßen wurden als Belastungsachsen identifiziert:

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

In diesen Belastungsachsen sind durch die in der 1. und 2. Runde der Lärmaktionspläne umgesetzten Maßnahmen keine sehr stark belasteten Straßenabschnitten mit Pegeln $L_{den} > 70$ dB(A) bzw. $L_{night} > 60$ dB(A) mehr enthalten.

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

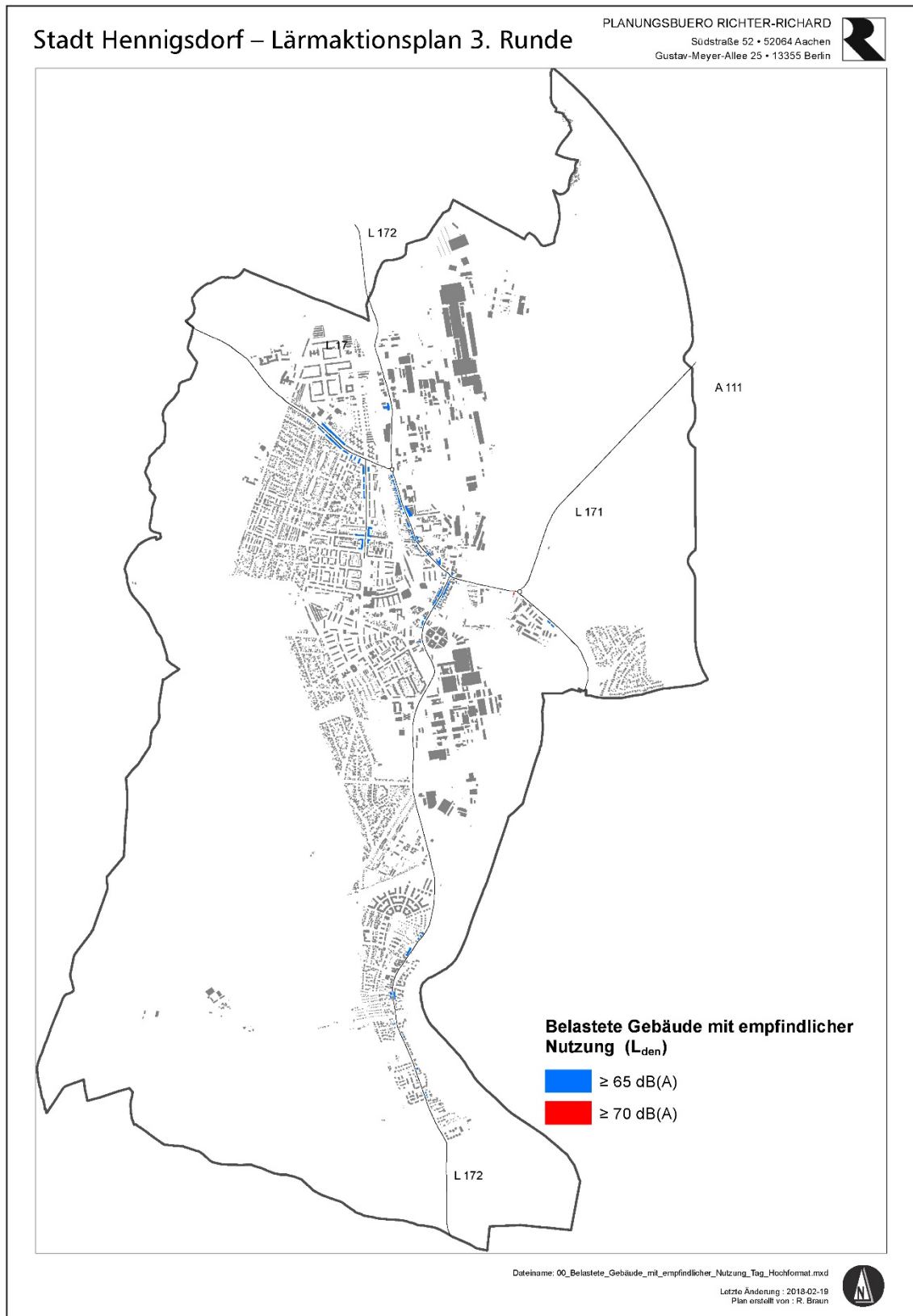


Abb. 5.20: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ – Straßenverkehr

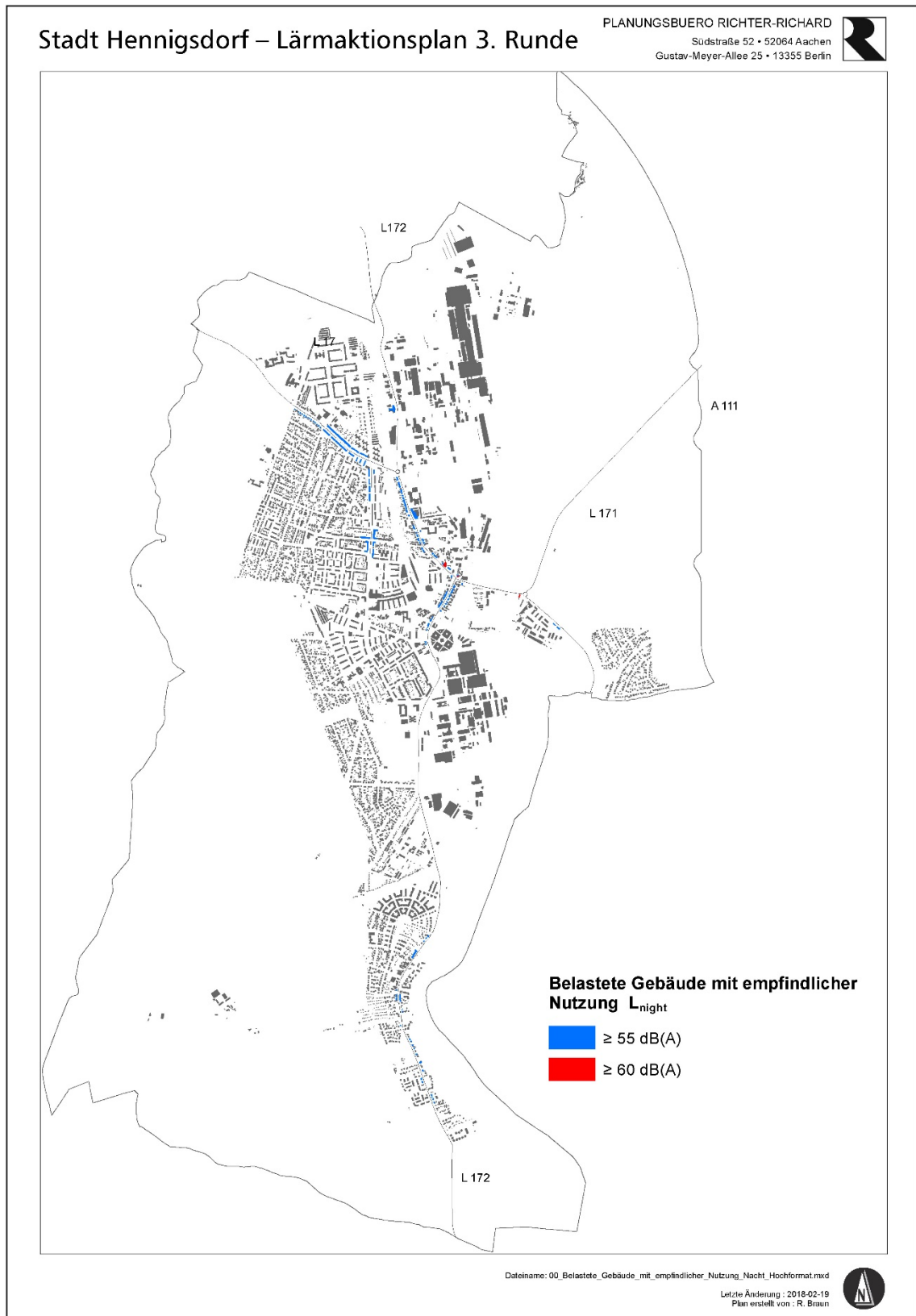


Abb. 5.21: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ – Straßenverkehr

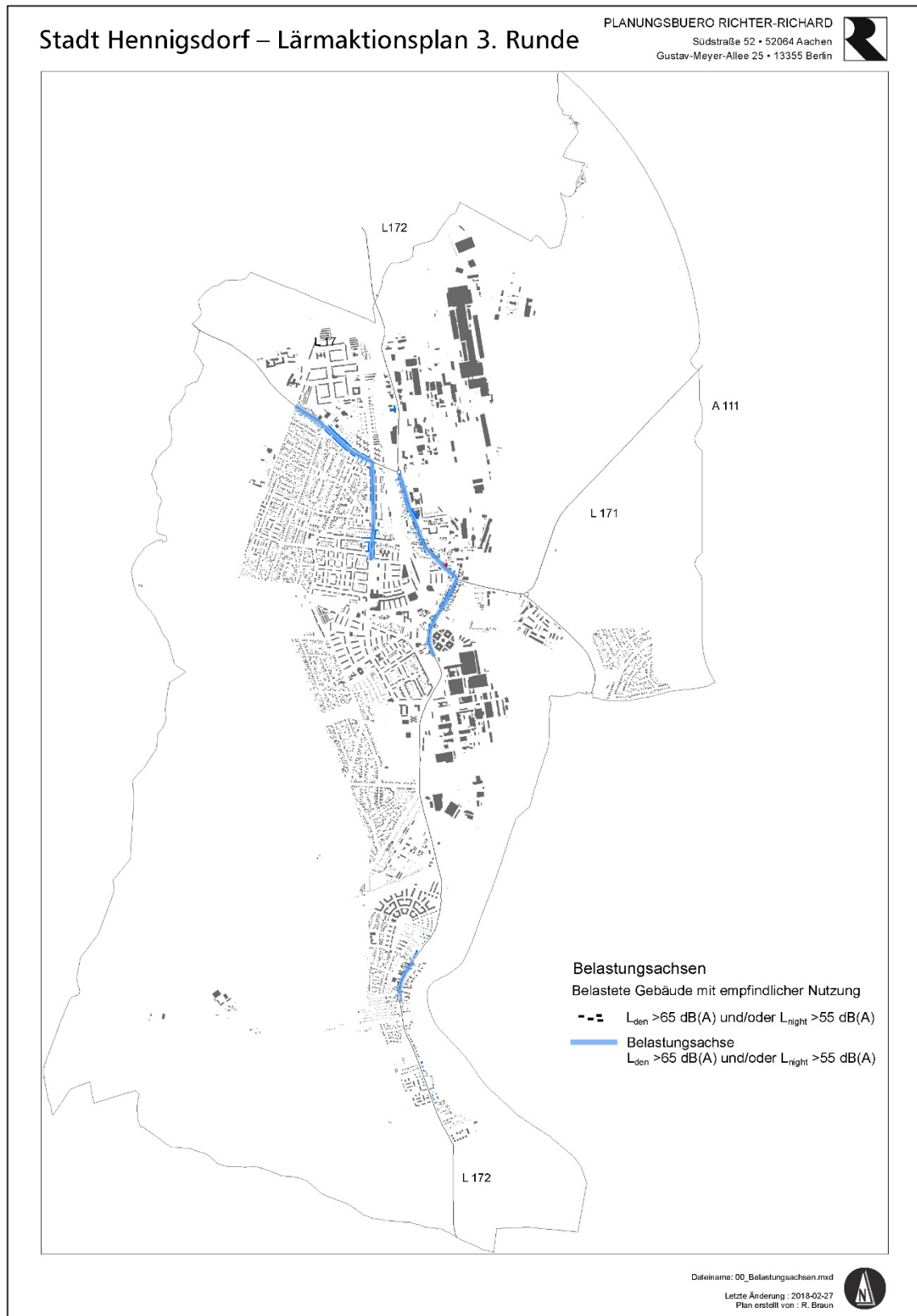


Abb. 5.22: Belastungsachsen Straße L_{den}/ L_{night} > 65/55 dB(A)



5.4 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete auf dem Land (Pflichtaufgabe)

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

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

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

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

Der LAI gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Ausdehnung vom 4 km^2 auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$ aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Rechnet man diesen Wert für ruhige Gebiete in Ballungsräumen ($4 \text{ km}^2 \leq 50 \text{ dB(A)}$) auf 40 dB(A) für ruhige Gebiete auf dem Land um, muss der Abstand drei Mal verdoppelt werden (Verdoppelung des Abstandes = -3 dB(A)), um 41 dB(A) im Kernbereich der Fläche zu erreichen. Daraus ergibt sich eine Fläche einschließlich der verlärmten Randbereiche von 256 km^2 bzw. eine Kantenlänge von $16 \times 16 \text{ km}$. Sofern die Randbereiche leiser als 55 dB(A) sind, kann eine Fläche von 64 km^2 bzw. eine Kantenlänge von 8 km auf ein ruhiges Gebiet im Kern der betrachteten Fläche hinweisen. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

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

Ruhige Gebiete in Anlehnung an die Ballungsraumdefinition (freiwillige Leistung)

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



*sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden.*⁶ Diese werden nicht nur nach akustischen, sondern auch nach qualitativen Kriterien definiert.

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

Zur Identifizierung werden die ruhigen Gebiete in fünf Kategorien eingeteilt:

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

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

⁶ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Aktualisierte Fassung, 2012

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

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

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

Zur Identifizierung ruhiger Gebiete dienen im Wesentlichen drei Quellen:

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

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

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

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

- Präambel: "...wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind."



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

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

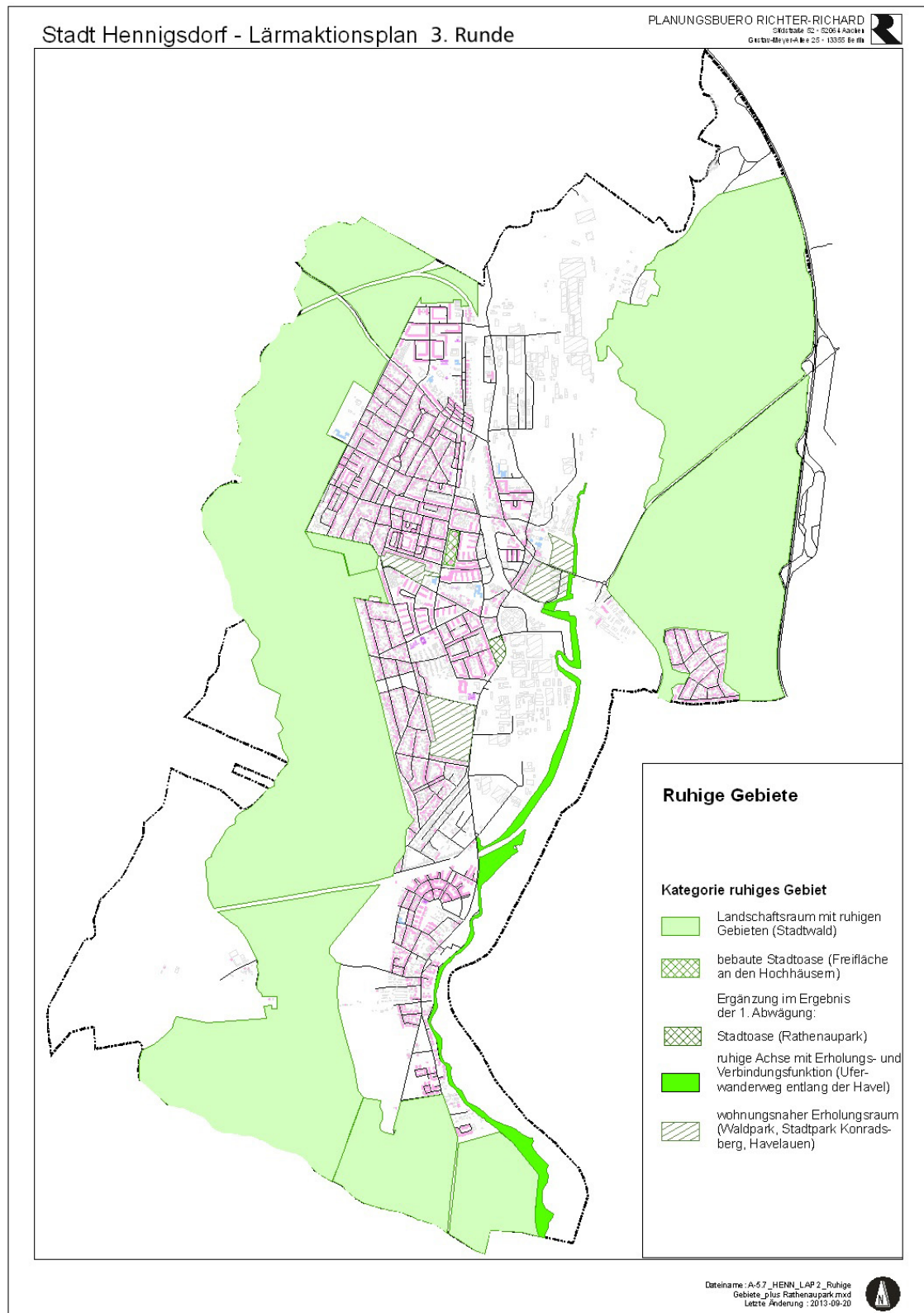


Abb. 5.23: Ruhige Gebiete



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

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

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

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

Straßenverkehr

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

Tab. 6.1: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Straßenverkehr

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

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

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

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

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



Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70 .. ≤75	>75
N	605	680	431	0	0

L _{night} [dB(A)]	>50 .. ≤55	>55 .. ≤60	>60 .. ≤65	>65 .. ≤70	>70
N	700	539	1	0	0

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

Schienenverkehr

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

Tab. 6.4: Gesamtfläche lärmbelasteter Gebiete – Schienenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km²]	1,77	0,43	0,05

0,43 km² sind mit einem Pegel >65 dB(A) belastet. Belastungen >75 dB(A) treten auf 0,05 km² auf.

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

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

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

Tab. 6.6: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Schienenverkehr

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

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

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



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

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

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

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

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

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

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

[Hinweis: Kapitel wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens ergänzt.](#)



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

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

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

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

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

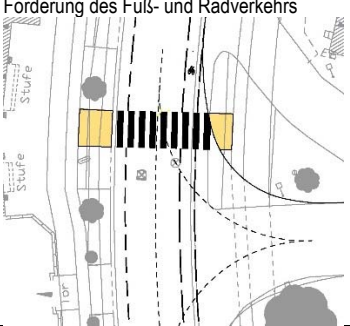
Tab. 8.1: Umsetzungsstand der Maßnahmen der 2. Runde – Straßenverkehr

schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt
grün = Maßnahme umgesetzt
blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt

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

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



Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	nördlich oder südlich der Bahnunterführung Hauptstraße in Höhe Ludwig-Lesser-Straße und/oder Bötzowstraße (Bushaltestelle, intensive Randnutzung, Anbindung Hafen).	keine geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Situation gefunden werden. Ablehnung der Straßenverkehrsbehörde wegen der Lage im Brückenbereich. Als Ersatz Fußgängerampel auf dem Abschnitt zwischen Bötzowstraße und Parkstraße versuchsweise angeordnet (siehe unten).
Belastungsachse L 172 Neuendorfstraße (Bötzowstraße bis Peter-Behrens-Straße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Nachts Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz" von Bötzowstraße bis Peter-Behrens-Straße.	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags.	Bisher keine Beseitigung von Frostschäden durch den Landesbetrieb Straßenwesen.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage einer Querungssicherung im Abschnitt zwischen Bötzowstraße und Parkstraße.	Prüfung erfolgt. Als Ergebnis Fußgängerampel versuchsweise angeordnet.
		
Optimierung des Verkehrsablaufs	Umgestaltung Knotenpunkt L 172 Neuendorfstraße/ Parkstraße der L 172. Vollsignalisierung des Knotenpunkts und Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im LAP 3 weiterverfolgt, Voruntersuchungen liegen vor.
Förderung des ÖPNV	Im Zusammenhang mit dem geplanten Stadtbad Verlegung der Bushaltestelle stadteinwärts in die Rathenastraße.	Bushaltestelle Rathenastraße/ Parkstraße 2016 errichtet.
	Bushaltestellen Neuendorfstraße mit taktilen Leitstreifen und stadteinwärtige Haltestelle mit Wetterschutz ausrüsten.	Maßnahme wurde 2015 umgesetzt.
Belastungsachse L 172 Dorfstraße (Straße zur Baumschule bis Triftweg)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Sofortmaßnahme: Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags (Beseitigung von Frischschäden).	Bisher keine Beseitigung von Frostschäden durch den Landesbetrieb Straßenwesen.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Querungssicherung Dorfstraße/ Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum).	Maßnahme bisher nicht umgesetzt.
Förderung des ÖPNV	Prüfauftrag: Taktverdichtung der Buslinie 136 (20 Minuten-Takt passend zur S-Bahn) ganztägig, sowie in den späten Abendstunden und an den Wochenenden.	Taktverdichtung auf 20 Minuten in den Hauptverkehrszeiten erfolgt, mittags und abends Stundentakt.
Belastungsachse Fontanestraße (Marwitzer Straße bis Stauffenbergstraße)		
Verringerung der Lärmimmissionen	Nachts Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit Zusatzzeichen "Lärmschutz".	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau. Die Wirkung des Umbaus ist zunächst abzuwarten.
	Sofortmaßnahme: Punktuelle Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags.	Wird jährlich seitens der Stadt beauftragt.
	Prüfauftrag: Grundhafter Ausbau mit Deckschichterneuerung mit lärminderndem Asphalt.	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau.
Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Anlage von Querungssicherungen in Höhe der Bushaltestellen Akazienweg und Adolph-Kolping-	Maßnahme umgesetzt.

Potenzial	Maßnahme	Erläuterung
	Platz (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung).	
Unterstützende Maßnahmen	In Vorbereitung des grundhaften Ausbaus Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und städtebaulichen Integration der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße. Neugestaltung des Straßenquerschnittes durch Reduzierung Fahrstreifenbreite, Anordnen von Schutzstreifen für den Radverkehr, Fahrbahnverengung, Querungshilfen, Gehwegvorstreckungen, Geschwindigkeit dämpfende Maßnahmen, Begrünung bis Nauener Straße; im Bereich Zentrum Umgestaltung z. B. als Mischverkehrsfläche (deutliche Verkehrsberuhigung, Verstetigung des Kfz-Verkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit).	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau.
	Zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur gestalterischen Aufwertung der Fontanestraße Prüfung einer Umgestaltung des LSA-Knotenpunktes Fontanestraße/ Feldstraße zum Minikreisel oder kleinen Kreisverkehr.	Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Minikreisel oder kleiner Kreisverkehr nicht sinnvoll ist.
	Alternativ: Prüfung zur Verstetigung des Kfz-Verkehrsflusses Koordinierung der Lichtsignalanlagen Marwitzer Straße und Feldstraße zur „Grünen Welle“ mit Verdeutlichung der Koordinierungsabschnitte für den Kfz (am Beginn der Koordinierungsstrecke Hinweis zur Koordinierung selbst sowie zur Koordinierungsgeschwindigkeit).	Für die Fontanestraße befindet sich eine Machbarkeitsstudie zum Umbau der Straße in Bearbeitung. Anschließend erfolgt in einzelnen Bauabschnitten der Umbau. Die Wirkung des Umbaus ist zunächst abzuwarten.
	Bau einer Querungssicherung zwischen der Straße An der Wildbahn und Humboldtstraße in Höhe der Hochhäuser.	Querungssicherung im Bereich der Bushaltestelle umgesetzt.
	Freifläche an den Hochhäusern südlich Stauffenbergstraße, östlich Fontanestraße ist als ansprechender und möglichst lärmgeschützter Aufenthaltsort zu gestalten: Begrünung, Gestaltung von Sitzgelegenheiten und Spielflächen.	Maßnahme ohne Lärmschutz umgesetzt.
Langfristige Maßnahmen		
Förderung Fuß- und Radverkehr	Markierung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen, Vz 295) zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus für querende Fußgänger, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Land Brandenburg ändern: Am vorhandenen Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Spandauer Landstraße/ Dorfstraße/ Oberjägerweg.	Maßnahmen bisher nicht umgesetzt. Ablehnung der Anordnung von Fußgängerüberwegen durch die Straßenverkehrsbehörde.
	An der vorhandenen Mittelinsel Dorfstraße/ Ringpromenade mit direkter Anbindung an die Uferpromenade.	
	An den vorhandenen Mittelinseln am Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße.	
	Schließung weiterer Netzlücken und Verbesserung des Komforts.	Ausbau eines Radwegs westlich der Spandauer Allee auf dem Abschnitt zwischen Waldweg und Clara-Schabbel-Straße (2014). Wegverbreiterung zum Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs östlich der Dorfstraße in Nieder Neuendorf zwischen der Straße Am GutsPark und dem Dorfanger (2016). Beschilderung von Einbahnstraßen mit dem Piktogramm "Radfahrer frei" in der Kleiststraße (2014) Anlegen von Fahrradfurten Fontanestraße/ Forststraße, Fontanestraße/ An der Wildbahn, Parkstraße/ Kleiststraße (2014/15)

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



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

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

Grundlage der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich sind diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.1 Managementansatz zur Lärminderung

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

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

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

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

die nur bei systematischen, gesamtgemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

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



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

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

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

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

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

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

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



9.2 Strategische Ziele

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

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

Diese Planungen und Konzepte beinhalten Maßnahmen, die auch geeignet sind, zur Lärmmin- derung beizutragen. Bei Bedarf sind die Planungen und Konzepte fortzuschreiben.

Strategische Ziele

- Vermeidung von Schallemissionen – Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Sanierung schadhafter Rad- und Gehwegoberflächen im Rahmen der Wer- terhaltung und von Straßenbaumaßnahmen gemäß Investitionspro- gramm der Stadt Hennigsdorf
 - B+R (Verknüpfung mit ÖPNV) – Errichtung von 150 Abstellanlagen für Fahrräder im Zusammenhang mit dem nördlichen Tunneldurchstich am Bahnhof Hennigsdorf
 - Optimierung der Marketingmaßnahmen im radtouristischem Bereich
 - Errichtung eines Fahrradparkhauses
- Vermeidung von Schallemissionen – Förderung ÖPNV
 - Sicherung des bestehenden Angebots, Angebotsverbesserungen, Taktung
 - bessere Anbindung der Gewerbegebiete an der ÖPNV
 - behindertengerechter Ausbau von Bushaltestellen, Errichtung und Erne- uerung von Fahrgastunterständen gemäß Investitionsprogramm der Stadt
 - Errichtung weiterer Fahrradstände im Zusammenhang mit dem behinder- tengerechten Ausbau von Bushaltestellen
- Vermeidung von Schallemissionen – Förderung SPNV
 - Errichtung von zwei Displays zur Fahrgastinformation im Zusammenhang mit dem nördlichen Tunneldurchstich
 - Unterstützung von Aktivitäten zur Sicherstellung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung an den zukünftigen Flughafen BER nach Einstellung des Flugverkehrs in Tegel, Verbindung RE 6 Hennigsdorf – Berlin-Gesundbrun- nen und Direktverbindung Berlin-Gesundbrunnen – Flughafen BER



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



9.3 Belastungsachsen Straßenverkehr

9.3.1 Marwitzer Straße (L 17), Waidmannsweg bis Fontanestraße

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

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

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



Abb. 9.1: Ausschnitt Ausbauplanung Marwitzer Straße

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

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

Maßnahmen

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



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

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



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

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

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

		Hennigsdorf, Berliner Straße (L 17/ L 172): Marwitzer Straße bis Hauptstraße								
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr Berliner Straße		DTV	SV (ganztags/ nachts)	V _{zul} km/h	Fassadenpegel maximal		Anzahl betroffener Gebäude	
		von	bis				%	L _{den}	L _{night}	L _{den} >65 dB(A)
		Marwitzer Straße	Feldstraße	10.892	1,3/3,6	50	69,0	59,1	63	79
		Am Bahndamm	Hauptstraße	10.419	1,5/3,9	50	68,7	60,2	8	9
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen					
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, grundhafter Ausbau 2000 bis 2001, Fahrbahndecke Splittmastix 0/11			▪ LSA-Knotenpunkt Ruppiner Straße/ Hauptstraße mit Abbiegefahrstreifen ▪ Kreisverkehr Marwitzer Straße/ Berliner Straße Mittelinseln als Queringssicherung ▪ Bedarfs-LSA südlich Am Bahndamm (Schulwegsicherung), ▪ Bedarfs-LSA zwischen August-Burg-Straße und Seilerstraße ▪ Bedarfs-LSA Fabrikstraße					
	Nebenanlagen	Getrennte Rad- und Gehwege, südlich der Feldstraße westlicher Radweg abgesetzt zur Straße. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.			▪ Streckenbeschilderung der Radrouten nach HBR ▪ südlich Feldstraße Grünfläche ▪ hohes Radverkehrsaufkommen zwischen Fabrikstraße und Marwitzer Straße (Schulen)					
		Ab KN Marwitzer Straße, Parkstreifen einseitig bis Seilerstraße, anschließend beidseitig Parkbuchten/ Baumbeste, südlich Feldstraße einseitig Parkbuchten			Parkraumbewirtschaftung: ▪ Parkscheibe, 2 Std., Mo-Fr 8-18 Uhr (Marwitzer Straße bis Feldstraße), ▪ Parkscheibe, 2 Std., Mo-Fr 8-20 Uhr (Feldstraße bis Hauptstraße).					
Unfallgeschehen		2016: Viele kleinere Unfälle zwischen August-Burg-Straße und Albert-Schweitzer-Straße (vorwiegend Park-, Längs- und sonstige Unfälle). Unfälle gebündelt auch an den Knoten Feldstraße und Hauptstraße. Unfälle mit Verletzten immer mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung. Zwei Unfälle bei überhöhter Geschwindigkeit.								
ÖPNV		Buslinien: 811, 807 mit Haltestellen Seilerstraße, Am Bahndamm			Alle Haltestellen sind als Kap ausgebildet, Haltestellen Seilerstraße und Am Bahndamm mit taktilen Leiteinrichtungen.					
Baurecht/ Realnutzung		FNP: Gemischte Baufläche B-Pläne: 34, 37 und 39			▪ Marwitzer Straße – August-Burg-Straße: Westseite Wohnnutzung, Ostseite Oberstufenzentrum ▪ August-Burg-Straße bis Albert-Schweizer-Straße: Wohnnutzung/ Einzelhandel/ Gewerbe (Nahversorgungsstandort), ▪ Albert-Schweizer-Straße bis Hauptstraße: Wohnnutzung, vereinzelt Einzelhandel/ Dienstleistung, Polizei					
Baustuktur der Wohnbebauung		Straßentypische Einzel- und Mehrfamilienhausbebauung, 2- bis 3-geschossig			▪ Unterbrechung durch Oberstufenzentrum/ Sportanlagen und Seniorenwohnpark, unbebaute Fläche ▪ Bebauung südlich August-Conrad-Straße durch Grünstreifen abgesetzt zum Straßenraum.					

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



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

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

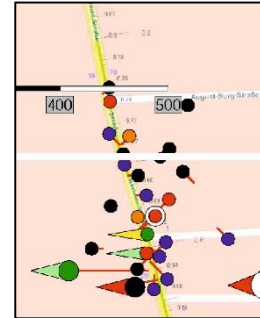


Abb. 9.2: Unfalldaten 2016, 1-Jahreskarte 1.1.2016 – 31.12.2016

Maßnahmen

- Instandhaltung Fahrbahnoberfläche
 - Punktuelle Erneuerung des schadhaften Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Anlage einer Querungssicherung in Höhe Feldstraße (intensive Randnutzung, OSZ, Bushaltestelle). Zuständig: LS Brandenburg.
 - Kompakte Knotenpunktgestaltung Berliner Straße/ Feldstraße zur Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer. Zuständig: LS Brandenburg.
- Schließung von Baulücken
 - Schließung der Lücken in der Blockrandbebauung im Quartier zwischen Seilerstraße, Fabrikstraße, Albert-Schweitzer-Straße und Berliner Straße

Erläuterung

Die Fahrbahn war bei Abschluss des Lärmaktionsplans der 2. Runde trotz ihres schon weit zurückliegenden Ausbaus (2001) bis auf Winterschäden und auf kleinere Schäden noch in Ordnung. Da Winterschäden in der Zwischenzeit jedoch nicht behoben wurden, hat sich der Zustand der Fahrbahn verschlechtert. Zumindest mittelfristig, also zeitmäßig etwa zu Beginn der 4. Runde der Lärmaktionsplanung, ist deshalb eine Erneuerung der Fahrbahndecke zu terminieren. Die Maßnahme wird in den langfristigen Strategien weiterverfolgt.

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

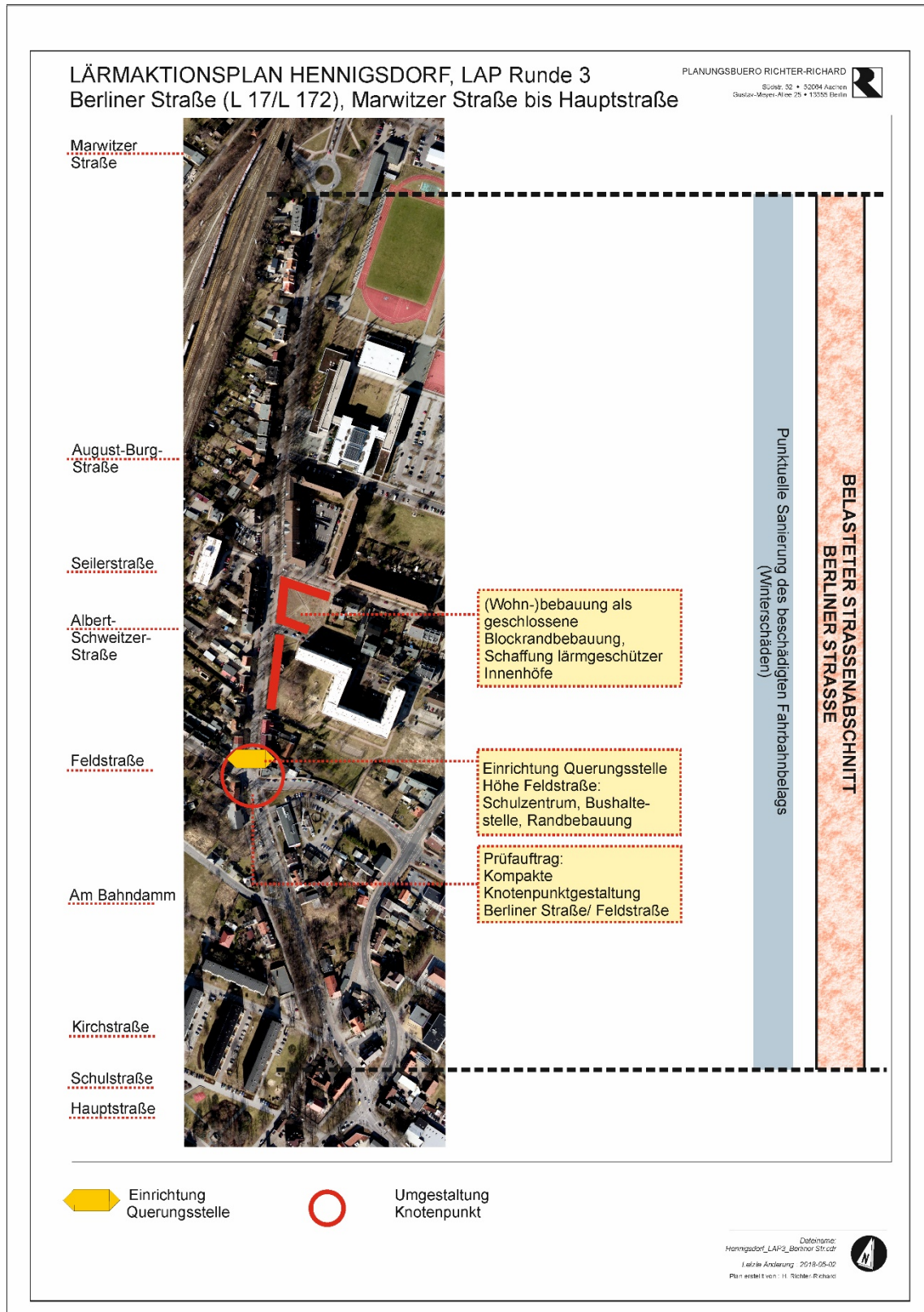


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht Berliner Straße, Marwitzer Straße bis Hauptstraße



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

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

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

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

Das Parken auf Hauptstraße und Neuendorfstraße ist bewirtschaftet (Parkscheibe 2 Std., Mo-Fr 8-20 Uhr). Da Schäden an der Fahrbahndecke nicht kontinuierlich behoben werden, ist ein entsprechendes Schadbild zu finden.

Tab. 9.2: Rahmenbedingungen Hauptstraße – Neuendorfstraße

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



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

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

Maßnahmen

- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts (-2,4 dB(A)) zwischen Berliner Straße und Peter-Behrens-Straße. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Instandhaltung Fahrbahnoberfläche
 - Punktuelle Sanierung des schadhaften Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Dauerhafte Einrichtung einer gesicherten Querungsstelle Höhe Feuerwache/ Erschließung Arbeitsstätten (zz. in Erprobungsphase). Zuständig: LS Brandenburg.
- Verstetigung des Verkehrsflusses
 - Umgestaltung Knotenpunkt L 172 Neuendorfstraße/ Parkstraße zur Verstetigung des Verkehrsflusses der L 172, Vollsignalisierung des Knotenpunkts und Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens (-1,0 bis -1,5 dB(A)). Zuständig: LS Brandenburg.

Erläuterung

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

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

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



ein, da die Berechnung immer von einem schadfreien Belag ausgeht), die deutlich wahrnehmbaren Spitzengeräusche werden verringert.

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

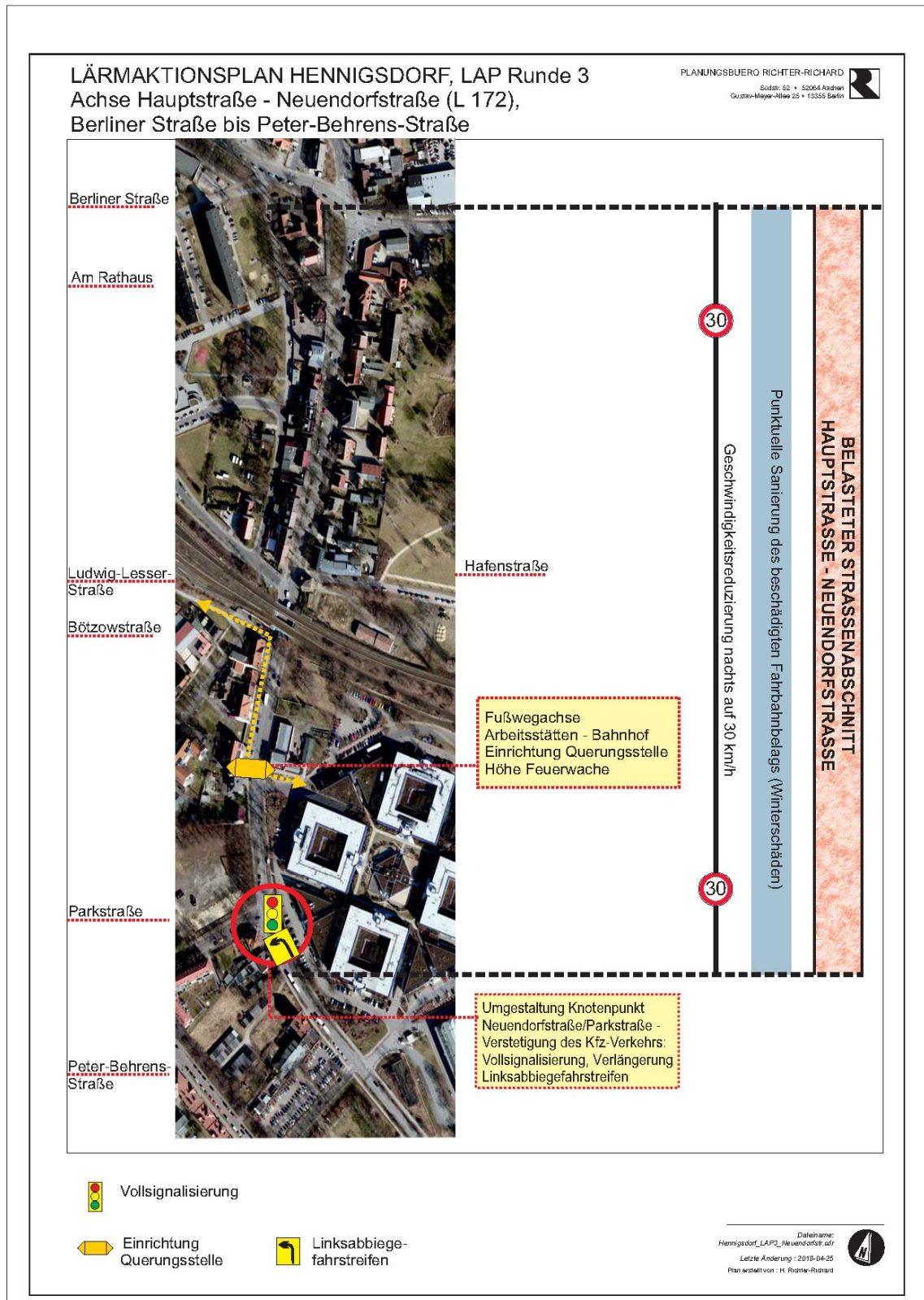


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht Hauptstraße – Neuendorfstraße, Berliner Straße bis Peter-Behrens-Straße



9.3.4 Dorfstraße (L 172), Zur Baumschule bis Triftweg

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

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

Tab. 9.3: Rahmenbedingungen Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg

Hennigsdorf, Dorfstraße (L 172), Zur Baumschule bis Triftweg											
		Lärmquelle: Kfz-Verkehr Dorfstraße		DTV	SV-Anteil (24h/nachts) [%]	Vzul [km/]	Fassadenpegel maximal		Anzahl betroffener Gebäude		
		von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)	
		Zur Baumschule		Bahnhofstraße	10.883	3,2/5,1	30	69,6	61,0	28	32
		Bahnhofstraße		Triftweg	11.408	3,3/5,3	30				
Lärminderungspotenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen						
Straßeninfrastruktur	Fahrbahn	2-streifig, Straßenausbau 1996, Fahrbahndecke SMA 0/11			▪ Straßenschäden ▪ Bedarfs-LSA Höhe Straße Zur Baumschule ▪ Querungsbedarf Höhe Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum) ▪ keine Radverkehrsanlagen im Angerbereich ▪ Ostseite: nördlich Bedarfs-LSA, gemeinsamer Geh- und Radweg mit wassergebundener Decke						
	Nebenanlagen	Gemeinsame Geh- und Radwege, Parkbuchten									
Unfallgeschehen		2016: Kleinere Unfälle (ruhender Verkehr, Sonstige) im Angerbereich, ohne Personenschaden und nur mit geringen Sachschäden.									
ÖPNV		Buslinie: 136 Haltestellen: Zur Baumschule, Bahnhofstraße			Ausbildung als Kap, Wetterschutz						
Baurecht/Realnutzung		FNP: gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen, Grünfläche B-Pläne: 4, 31, 33.			▪ Westseite: mehrheitlich Wohnen und Gewerbe teils in 2. Reihe, Nahversorgungszentrum und Hortgebäude) ▪ Ostseite: Wohnen, öffentliches Grün, Kirche mit Pfarrhaus, Dorfanger						
Baustuktur der Wohnbebauung		1- bis 2-geschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser, offene Bauweise			Größere Baulücken (Grünflächen, Hoferschließungen)						

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

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

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



Maßnahmen

- Instandhaltung von Fahrbahnoberflächen
 - Punktuelle Sanierung des schadhafte Fahrbahnbelags. Zuständig: LS Brandenburg.
- Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts auf der OD Nieder Neuendorf aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke sowie Straßenbaumaßnahmen der Niederneuendorfer Straße auf dem Territorium von Berlin mit Aufhebung der Tonnagebegrenzung soll deshalb als Teil des Lärmaktionsplans der 3. Runde eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u.a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90, Bewertung der Folgen von Straßenbaumaßnahmen auf Berliner Gebiet mit Aufgabe der Tonnagebegrenzung), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.
- - Querungsanlage Dorfstraße/ Bahnhofstraße (Bushaltestelle, Erreichbarkeit Nahversorgungszentrum, Havelaue). Zuständig: LS Brandenburg.

Erläuterung

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

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

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

Im Rahmen der B-Planverfahren entlang der L 172 wurden Schallschutzgutachten erstellt, deren Empfehlungen in die Festsetzungen der B-Pläne eingegangen sind. Damit werden nicht nur die Werte der Lärmsanierung, sondern auch die viel strengeren Werte der Lärmvorsorge eingehalten.

Im Rahmen der Bürgerveranstaltung am 11. April 2018 zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurde als Maßnahme für Nieder Neuendorf die Ortsumfahrung gewünscht. Diesbezüglich wurde von der Verwaltung auf den "Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15. Oktober 2014 hingewiesen. Hierzu wurde wie folgt beschlossen: "Die Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die



Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."

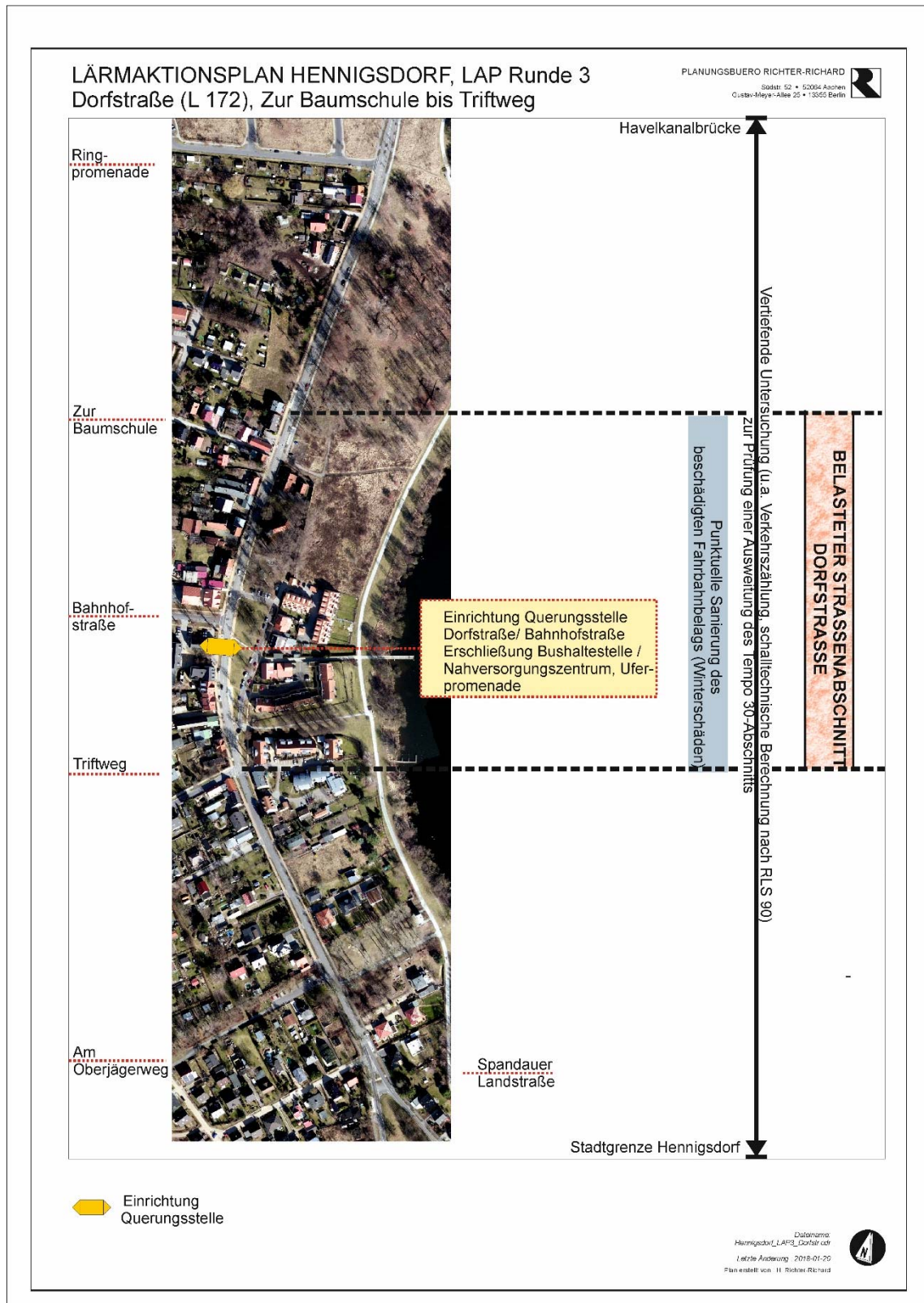


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht Dorfstraße, Zur Baumschule bis Triftweg



9.3.5 Fontanestraße

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

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

Tab. 9.4: Rahmenbedingungen Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße

Hennigsdorf, Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße									
	Lärmquelle: Kfz-Verkehr Fontanestraße		DTV	SV-Anteil (24h/nachts) [%]	Vzul [km/h]	Fassaden- pegel maximal		Anzahl betroffener Gebäude	
	von	bis				L _{den}	L _{night}	L _{den} >65 dB(A)	L _{night} >55 dB(A)
	Marwitzer Str.	Adolph-Kolping-Platz	8.789	1,5/2,1	50	66,5	57,3	14	14
	Adolph-Kolping-Platz	Feldstraße	9.230	2,0/2,9	50	68,0	58,9	7	7
	Feldstraße	Forststraße	8.606	2,3/3,2	50	65,7	56,5	4	13
Lärminderungs- potenziale		Bestandsbeschreibung			Anmerkungen				
Straßen- infrastruktur	Fahr- bahn	2-streifig, Asphaltbelag teilweise stark schadhaft			▪ Abbiegefahrstreifen an LSA-Knoten Fontanestraße/ Marwitzer Straße und Fontanestraße/ Feldstraße ▪ Querungsbedarf auch außerhalb der Hauptquerungsstellen ▪ Längsparken am Fahrbahnrand, markiert ▪ ausgebaute Buskaps				
	Ne- ben- anla- gen	▪ getrennte Geh- und Radwege, derzeit noch mit Benutzungspflicht ▪ Grünstreifen zwischen Parken und Radweg			Feldstraße bis Forststraße, Ostseite: Lindenreihe				
Unfallgeschehen		2016: Verstärkt Unfälle an Einmündung Marwitzer Straße und von Feldstraße bis Stauffenbergstraße (hauptsächlich im Längsverkehr), erhöhte Radfahrerbeteiligung, Fußgängerbeteiligung an Einmündung Stauffenbergstraße.							
ÖPNV		▪ Buslinien: 808, 809, 824, Regional-Buslinie 651 ▪ Haltestellen: Akazienweg, Adolph-Kolping-Platz			Kaps und Übergänge, behindertengerechter Ausbau, Wetterschutz, Radabstellanlagen				
Baurecht/ Realnut- zung		FNP: Wohnbaufläche, gemischte Baufläche B-Pan: 46			Wohnen, Gewerbe, Parken, Grünflächen				
Baustuktur der Wohnbebauung		Marwitzer Straße bis Heideweg: 4-geschossige Mehrfamilienhäuser (Blockbebauung) Heideweg bis Stauffenbergstraße: 4-geschossige Blockrandbebauung			▪ durchgängig Hausvorbereiche/ Vorgärten ▪ In zweiter Reihe: Kirche, Kita, ehem. Elektrizitätsgebäude				



Maßnahmen

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

Erläuterung

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

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

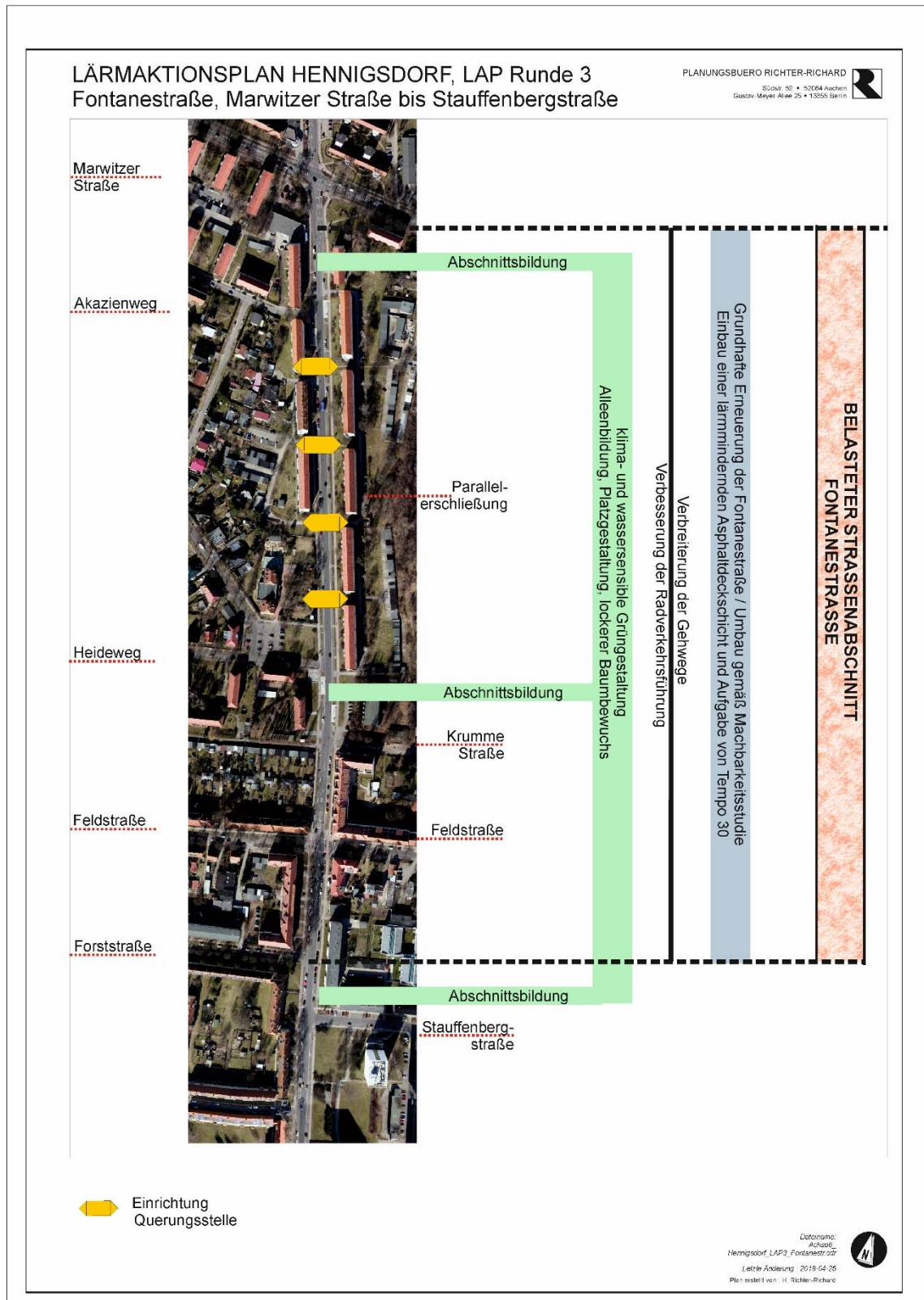


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht Fontanestraße, Marwitzer Straße bis Forststraße



9.4 Schienenverkehr

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

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

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

Solche Maßnahmen sind derzeit in der Stadt Hennigsdorf derzeit nicht vorgesehen.



9.5 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

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

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

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

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

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

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

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

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

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



10. Langfristige Strategie

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

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

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

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

Maßnahmen

- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -4 dB(A) bei 50 km/h auf der Berliner Straße zwischen Marwitzer Straße und Hauptstraße.
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -3 dB(A) bei 50 km/h auf der Achse Hauptstraße – Neuendorfstraße zwischen Berliner Straße und Peter-Behrens-Straße.
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem Lärmminderungswert zur Unterschreitung der Auslösewerte von mindestens -4 dB(A) bei 50 km/h auf der Dorfstraße zwischen Zur Baumschule und Oberjägerweg.

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb der Laufzeit des Lärmaktionsplans der 3. Runde bis 2023 angestrebt wird, wird nachfolgend die über das Jahr 2023 hinausgehende, langfristige Strategie zur Lärmminde- rung dargestellt. Ziel ist es, langfristig die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich um strategisch angelegte Konzepte, aber auch Maßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2023 umgesetzt werden können.



Maßnahmen

- Förderung Fußgänger- und Fahrradverkehr
 - Errichtung weiterer Querungsstellen
 - Markierung von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerbedarfsampeln zur Schaffung eines hohen Sicherheitsniveaus querender Fußgänger, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen ändern:
 - FGÜ an der vorhandenen Mittelinsel Dorfstraße/ Ringpromenade,
 - FGÜ am vorhandenen Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Spandauer Landstraße/ Dorfstraße/ Oberjägerweg (Erschließung Bushaltestelle Oberjägerweg),
 - FGÜ an den vorhandenen Mittelinseln am Kreisverkehr Veltener Straße/ Berliner Straße.
 - Zuständig: LS Brandenburg, Straßenverkehrsbehörde:
 - Schließung weiterer Netzlücken im Radverkehrsnetz und Verbesserung des Komforts.
- Förderung ÖPNV
 - Tarifstruktur (Job-Ticket)
 - Erweiterung des ÖPNV-Systems, insbesondere in den Gewerbegebieten
 - Erneuerung der Busflotten im Rahmen des Ersatzbedarfs und der Lieferbarkeit geeigneter Fahrzeuge durch E-Busse.
- Förderung SPNV
 - Abgestimmtes Maßnahmenpaket zu den Linien RB 55, RE 6 und S 25 mit Einbindung RE 6 nach Berlin, RB 20 nach Potsdam. Zuständig: Land Brandenburg
- Mobilitätsmanagement
 - Car Sharing und Mitfahrbörse auf privatwirtschaftlicher Basis
- Geschwindigkeitsreduzierung
 - Auf Lärminderung bezogene Dialog-Displays, die auch temporär an verschiedenen Standorten eingesetzt werden können
 - laufende mobile Geschwindigkeitskontrollen.
- Lenkung Güterverkehr
 - Weitere Maßnahmen zur Lenkung der Güterverkehre
- Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Neubau L 20n und deren Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Hennigsdorf/ Velten an der A 111 (Entlastung Ortskern, Entlastung Marwitzer Straße). Zuständig: LS Brandenburg.



11. Finanzielle Informationen

11.1 Kosten Lärmaktionsplan

Hinweis: Wird nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens ergänzt.



11.2 Fördermöglichkeiten

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

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



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

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

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



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

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

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

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



Anhang I

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

.

Anhang I

Stadt Hennigsdorf, Lärmaktionsplan 3. Runde – Allgemeine Öffentlichkeit

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Bürger 1	16.04.2018	Unser Unverständnis, die Verkehrszahlen von 2012 zu nehmen, hatten wir in der Versammlung bereits geäußert. Sie gaben an, dass die Zählung im Jahr 2015 aus verschiedenen Gründen nicht relevant sein kann. Den Argumenten konnten wir folgen. Unserer Meinung nach, wäre es jedoch besser gewesen, wenn zu den Zahlen aus 2012 eine Hochrechnung für 2015 entstanden wäre. Anhand der Einwohnerzahlen 2012 = 25.704 und 2015 = 26.264 ist schon zu sehen, dass es relevante Veränderungen gab. Auch die Bebauung der Gewerbegebiete hat sich innerhalb der Zeit sehr verändert.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen dem Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Daten die strategischen Lärmkarten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen Fristen zur Fertigstellung des LAP nicht möglich gewesen. Grundsätzlich: Nimmt man die genannten Zahlen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine solche Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht lärmrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anlieger nicht schlechter gestellt.	Eine Änderung der strategischen Lärmkarten ist wegen der Erhöhung der Einwohnerzahl nicht erforderlich.
		Des Weiteren möchten wir um Prüfung bitten, ob eine durchgehende Tempo 30-Zone von der Brücke Nieder Neuendorf bis zur Stadtgrenze beantragt werden kann. Wenn hierdurch eine Reduzierung um 2,4 Dezibel Lärm erreicht wird, ist das schon relevant. Leider ist durch das Stadtparlament die Umgehungsstraße aus der Planung genommen worden. Das bedeutet, dass der Verkehr sich nie reduzieren wird. Das ganze Geld für die Planung ist umsonst verausgabt worden. Und irgendwann dürfen auch die LKWs wieder fahren. Daher sollte die Tempo 30-Zone auch nicht an Tageszeiten gebunden sein, sondern generell gelten. Die LKWs der Deutschen Post fuhrten vor allem in der Nacht. Eine ruhigere Verkehrsführung könnte zur Lärminderung beitragen.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Vielleicht ist auch ein anderer Belag durch das Landesamt für Straßenwesen machbar.	Maßnahme im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits enthalten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 2	24.04.2018	Identifikation Belastungssachse Die Dorfstraße wurde nur zwischen „Zur Baumschule“ und Triftweg als Belastungssachse identifiziert. Laut Entwurf LAP 3. Stufe wurde dies aus der 2. Stufe des LAP übernommen. Durch das Neubaugebiet Uferpromenade hat sich die Situation aber deutlich verändert. Vermutlich wurde auch die Bewertung der geschätzten Personenzahlen und direkten Anlieger an der Dorfstraße vorgenommen. Daher ist eine Neubewertung unter Einbeziehung des Neubaugebietes erforderlich.	Die Verkehrsdaten wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen dem Landesamt für Umwelt zur Verfügung gestellt. Das Landesamt für Umwelt hat mit diesen Daten die strategischen Lärmkarten berechnet und veröffentlicht. Diese sind zwingend zu verwenden. Eine Hochrechnung wäre auch aufgrund der engen gesetzlichen Fristen zur Fertigstellung des LAP nicht möglich gewesen. der Grundsätzlich: Nimmt man die genannten Zahlen und geht vereinfacht von einer linearen Verkehrszunahme durch die zusätzlichen Einwohner aus, so liegt der Steigerung in einer Größenordnung von 2 %. Eine solche Zunahme des Kfz-Verkehrs ist nicht lärmrelevant. Mit der von Stadt Hennigsdorf gewählten Vorgehensweise sind die Anlieger nicht schlechter gestellt.	Eine Änderung der strategischen Lärmkarten ist wegen der Erhöhung der Einwohnerzahl nicht erforderlich.
		Ausweitung der Tempo 30 Zone bis zum nördlichen Ende der Dorfstraße im Bereich der Naturbadestelle. Dadurch könnte neben einer Entlastung der Anwohner eine Ver-	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		minderung der Lärmbelastung in der ausgewiesenen bzw. vorgezeichneten Ruhezone an der Havelpromenade erreicht werden. Eine Verbesserung der Sicherheit für die Badegäste der Badestelle und für die Anwohner, die in der Mehrzahl kleine Kinder haben, wäre ein weiterer positiver Effekt. Möglichkeit zur Errichtung von privaten passiven Lärmschutzmaßnahmen an der Dorfstraße Der städtebauliche Vertrag bezüglich des Neubaugebietes Uferpromenade sieht als Einfriedung der Grundstücke ausschließlich offene Zäune (Maschendrahtzaun oder Doppelsabmattenzaun) vor, die nicht zum passiven Lärmschutz der Gärten und Häuser geeignet sind. Wir schlagen vor, dass diesbezüglich Genehmigungen von Abweichungen von diesem Vertrag erteilt werden. Dadurch erhielten die Anwohner der Dorfstraße die Möglichkeit selbst Maßnahmen zu ergreifen, um die Lärmbelastung im Garten und im Haus zu reduzieren z. B. durch Errichtung von Lärmschutzzäunen.	der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann. Die gemäß Lärmschutzgutachten von Juni 2014 erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang der Dorfstraße wurden in den Baugenehmigungen beachtet. Die Festlegung über die Zaunart- und höhe entspricht dem Gestaltungswillen von Stadt, Investor und dem vertraglich vereinbarten Kaufgegenstand der Erwerber. Ziel dieser Festlegung ist es, noch restlich verbleibende Sichtbeziehungen zum See zu ermöglichen. Von der Möglichkeit von Befreiungen wurde und wird in den Vorgärtenbereichen für Einhausungen zu Abstellzwecken bereits maximal Gebrauch gemacht.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ortsumgehung Nieder Neuendorf Die Entscheidung gegen eine Ortsumgehung Nieder Neuendorf sollte noch einmal neu bedacht werden. Gerade im Hinblick auf das Neubaugebiet Uferpromenade hat sich die Anzahl der von Lärm betroffenen Personen deutlich erhöht. Zudem ist ein deutlicher Anstieg des LKW Anteils und damit der Lärmbelastung nach der geplanten Sanierung der Neuendorfer Allee und erneuten Freigaben für Lkw zu erwarten. Wir schlagen daher vor, das Verfahren zur Entscheidung über eine Ortsumgehung Nieder Neuendorf erneut aufzunehmen. Eine Bürgerbefragung der Einwohner von Nieder Neuendorf wäre eine Möglichkeit ein aktuelles Stimmungsbild zu erhalten.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 3	26.04.2018	Da wir mit einem Kleinkind im Haushalt leben, ist es uns ein großes Anliegen, dass die Stadt Hennigsdorf unsere Besorgnis bzgl. des Lärmpegels und vor allem auch der Sicherheit der Kinder sehr ernst nimmt. Vor allem wenn es zu einem Ausbau der L172 kommt und das Lkw-Fahrverbot zukünftig wieder aufgehoben wird. Diese Maßnahme birgt ein sehr hohes Sicherheitsrisiko für die hier wohnhaften Kinder. Ebenso wird der (schon sehr hohe) Lärmpegel noch mehr ansteigen. Eine denkbare Maßnahme wäre die Ausweitung der 30 km/h-Beschränkung möglichst von der Nieder Neuendorfer Brücke bis zum Ortsausgang nach Spandau. Die geringere Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) reduziert den Verkehrslärm um rund 2,4 dB. Des Weiteren sollte man die 70er-Zone nach dem Ortsausgangsschild Hennigsdorf ebenfalls reduzieren. Zum einen passieren immer häufiger Wildunfälle wegen zunehmendem Wildwechsel	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiederöffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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

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

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Auch kommt es schon heute zu teilweisen Durchfahrten von LKW, legal oder nicht, und dies stellt eine wirklich nicht zu unterschätzende ansteigende Lärmbelastung dar, welche bei Hochfrequentierung in nicht erträglichem Maße steigen wird. Eine weitere Maßnahme wäre eine möglichst ortsferne Umgehungsstraße, welche sicherstellt das Überlandverkehr nicht durch Wohngebiete geführt werden muss.	Zur Kenntnis genommen. Eine ortsferne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quellverkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsfernen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbe-reich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 8	27.04.2018	Ausweitung der Tempo 30-Zone von der Brücke der deutsch-sowjetischen Freundschaft bis zum Ortsausgang Richtung Span-dau. Die Streichung der ursprünglich durch die Stadt Hennigsdorf ge-plannten ortsnahen Umgehungsstraße L172n aus dem Flächennut-zungsplan der Stadt Hennigsdorf.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä-ren, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm-schutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder-neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann. "Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsna-hen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungs-straße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstra-ße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Generelles Durchfahrtsverbot für LKW durch den Ortskern Nieder Neuendorf, auch nach der Sanierung der L 172 (Nieder Neuendor-fer Allee) auf der Spandauer Seite. Zumindest sollte ein LKW-Nachfahrverbot für die Ortsdurchfahrt angestrebt werden. Fußgängerüberwege gemäß § 26 StVO für das sichere Überque-ren der vielbefahrenen Landstraße.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klä-ren, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Terri-torium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll des-halb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszäh-lung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Einsatz von elektrobetriebenen Bussen zwecks Lärmreduzierung. Planung einer ortsnahen Umgehung für Hennigsdorf/ Schönwalde (z. B. Konzeptvorschlag zur ortsnahen Umgehungsstraße der BON e.V.).	seitens der Verkehrsbehörde abgelehnt worden. Die BVG, wie auch andere Verkehrsunternehmen, werden ihre Busflotten in den nächsten Jahren im Rahmen des Ersatzbedarfs und der Lieferbarkeit geeigneter Fahrzeuge Schritt für Schritt mit E-Bussen erneuern. Eine ortserne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quellverkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsnahen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbe- reich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Aufnahme der Maßnahme in die strategischen Maßnahmen des LAP. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
9	30.04.2018	Die Option einer Umgehungsstraße für Nieder Neuendorf darf nicht aus dem Bebauungsplan genommen werden. Wir sind für den Bau einer Umgehungsstraße, vorrangig sind wir dabei für die ortserne Umgehungsstraße. Dabei könnte man die genaue Trassenführung noch abwägen, ggf. auch unter Schonung von FFH-Gebieten. Es sollte dann die Aufnahme in die Bedarfsplanung des Landes angestrebt werden. Als einzige der dargestellten Maßnahmen, würde die Umgehungsstraße neben der Lärmreduktion auch zu einer Reduktion der Abgase und zu einer Erhöhung der Sicherheit für Kinder führen. Daher wäre diese Maßnahme zu favorisieren. Das LKW- Fahrverbot soll dauerhaft bestehen bleiben.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV01.07/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahen Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahen Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK." Eine ortserne Umgehung von Hennigsdorf war nie Ziel der Stadt, da die Ziel- und Quellverkehre aus westlicher Richtung nicht verträglich in die Stadt geleitet werden können. Darüber hinaus wären mit einer ortsnahen Umfahrung wesentliche Eingriffe in den Natur- und Landschaftsraum, der auch einen wichtigen Naherholungsbe- reich für Hennigsdorf darstellt, verbunden.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Das LKW- Fahrverbot soll dauerhaft bestehen bleiben.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Terri- torium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll des- halb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszäh- lung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Die 30 km/h-Begrenzung soll auf ganz Nieder Neuendorf erweitert werden. Die geringere Geschwindigkeit (30 km/h statt 50 km/h) würde den Verkehrslärm um rd. 2,4 dB reduzieren. Dies sollte mindestens bei dichter Besiedlung wie z.B. in Höhe Waldfrüchte- Siedlung bis	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärm- schutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Nieder- neuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

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

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		bahn schläft. Die Zunahme der Abgase ist ebenfalls stark wahrzunehmen. Die Luftqualität hat sich rapide verschlechtert und ist nicht mehr lange so himmelbar. Unsere Tochter hat aufgrund des starken Lärms bereits Schlafprobleme. Ich möchte Sie darum bitten, Optionen zu prüfen den Lärm zu minimieren. Die Umgehungsstraße von Nieder Neuendorf ist daher in nicht aus dem Bebauungsplan zu entfernen.	und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	
Bürger 11	29.04.2018	Wir wohnen direkt an der Spandauer Landstraße und haben in den letzten Jahren einen starken Anstieg der Nutzung dieser Straße verzeichnen können. Dadurch werden die Anwohner sowohl vom Lärm als auch Abgasen stark geschädigt. Zeitweise ist es nicht möglich die Straße zu überqueren. Der Verkehr wird von Jahr zu Jahr mehr. Aus den genannten Gründen muss unbedingt eine Umgehungsstraße für Nieder Neuendorf in Betracht gezogen werden, die Option darf nicht aus dem Bebauungsplan genommen werden	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Bürger 12	29.04.2018	Die Wohn- und Lebensqualität verschlechtert sich stetig. Das Eigentum wird durch die lange Dauer von Entscheidungsprozessen entwertet. Zur Verbesserung der Lebensqualität schlage ich vor: - Die Planung der Umgehungsstraße für die L172 wieder zu beleben. Vor allem aktiv durch Unterstützung des Bürgermeisters, der ja gegen Ungerechtigkeit ist. - Unbedingt die Flächen für die Umgehungsstraße in den Plänen weiterhin vorzuhalten und nicht aus der Planung herauszunehmen. Wir haben eine extreme Lärmbelastung in der Spandauer Landstraße - Größeren LKWs die Durchfahrt zu untersagen bzw. besser zu kontrollieren, dass das Verbot eingehalten wird. Keinesfalls nach Beendigung der Brückenbauarbeiten die Durchfahrt für LKW wieder gestatten, die Straße Spandauer Landstraße ist von Spandau kommend bis zur Waldmeisterstraße viel zu eng, hat auch keinen Mittelstreifen. Die LKW zerfahren die Seitenbegrenzung der Straße, sieht man heute obwohl ja eigentlich nur Busse und kleinere LKW fahren und dadurch kommt es zu Erschütterungen der Häuser und Rissbildung. - Im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt Niederneuendorf eine 30iger Zone einrichten.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV0107/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Demzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob ein Lkw-Verbot angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
			Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen StVO-konform möglich ist. Nach Wiedereröffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Bürger 13	27.04.2018	Die Reglementierung der Höhen der Zäune, Pflanzen und Mauern, die die Hauseigentümer zum Lärmschutz einsetzen, unbedingt überdenken.	Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	
		Den Oberjägerweg wieder in Richtung Spandau/ Schönwalde öffnen, das würde auch eine richtige Entlastung bringen.	Bei den Bebauungsplänen wurden die Belange des Lärmschutzes im Rahmen von Gutachten und daraus resultierenden Festsetzungen beachtet. Die Festlegung über die Zaunart- und höhe entspricht dem Gestaltungswillen von Stadt, und dem vertraglich vereinbarten Kaufgegenstand der Erwerber. Ziel dieser Festlegung ist es, noch restlich verbleibende Sichtbeziehungen zum See zu ermöglichen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Der Oberjägerweg ist innerhalb der Gemarkung Hennigsdorf noch als Verkehrsfläche gemäß Einigungsvertrag gewidmet. Auf Berliner Territorium erfolgte bereits vor Grenzöffnung die förmliche Entwidmung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wiederaufnahme des Projekts "ortsnahe Umgehung Nieder Neuendorf" in die mittelfristige Verkehrsplanung der Stadt Hennigsdorf und des Landes Brandenburg. Begründung: Aufgrund der gewachsenen Struktur entlang der aktuellen Ortsdurchfahrt lassen sich bauliche Maßnahmen zur Lärminderung nur sehr begrenzt umsetzen. Der Bau von Lärmschutzwänden könnte nur auf Privateinitiative der Grundstückseigentümer erfolgen und würde das Dorfbild nachhaltig verschandeln. Demgegenüber erlaubt eine ortsnahe Umgehung die Nutzung neuester Technologien und Verahren der Lärminderung zum Nutzen aller Bewohner Nieder Neuendorfs. Darüber hinaus erfordert der massive Zuzug gerade junger Familien nicht nur aus Gründen des Lärmschutzes, sondern auch zum Zwecke der Verkehrssicherheit die radikale Beschiankung des Durchgangsverkehrs, insbesondere, um die jüngsten Verkehrsteilnehmer effektiv zu schützen.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV01.07/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahe Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnahe Umgehungsstraße zu streichen. Denzufolge ist die ortsnahe Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durchgängige Beschränkung auf "Tempo 30" zwischen südlichem Ortseingang Hennigsdorf/Nieder Neuendorf und der Kanalbrücke. Begründung: Aufgrund der nur abschnittsweise eingeführten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werden viele Auto- und insbesondere Motorradfahrer an deren Ausgängen dazu verleitet, zu beschleunigen, was zu einer erheblichen Lärmimbelastung führt. Dies lässt sich besonders vor dem Dreieck Oberjägerweg, Spandauer Landstraße, Dorfstraße regelmäßig beobachten.	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts aus Lärmschutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiederöffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.
		Dauerhafter Ausschluss des Lastkraftverkehrs aus Nieder Neuendorf. Begründung: Die aktuelle - lärmmindernde - Regelung basiert nicht auf Konzepten zum Schutz der Anwohner, sondern ist lediglich der angespannten Haushaltssituation des Landes Berlin zuzuschreiben, welches sich nicht in der Lage sieht, die Landesstraße im Berliner Abschnitt zeitgemäß zu erneuern. Zum Schutz der	Mit den derzeit vorliegenden Daten ist nicht abschließend zu klären, ob ein Lkw-Verbot aus Lärmschutzgründen SVO-konform möglich ist. Nach Wiederöffnung der Havelkanalbrücke und der Straßenbaumaßnahme der Niederneuendorfer Allee auf dem Territorium von Berlin (mit Aufhebung Tonnagebegrenzung) soll deshalb eine vertiefende Untersuchung erfolgen (u. a. Verkehrszählung, schalltechnische Berechnung nach RLS-90), um entscheiden zu können, ob eine Ausweitung des Tempo 30-Abschnitts angestrebt werden kann.	Aufnahme der vertiefenden Untersuchung in die Maßnahmen des LAP.

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

Öffentlichkeit	Datum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		sein würden als beim "Parkknöllchen", sollten diese Verstöße gegen den Lärmschutz geahndet werden. Auch das Aufnehmen der Kennzeichen und das dagegen Vorgehen würden zu den Aktionen im Lärminderungsplan gehören.		
		Begründung: Wie die Veranstaltung am 11.04.2018 mit den Fragen und Hinweisen lärmbeeinträchtigter Anwohner und Bürger deutlich machte, entsprechen die Anordnungen der Richtlinien mit den Vorgaben rechnerischer Lärmwerte ohne jegliche Berücksichtigung der realistischen örtlichen Verhältnisse nicht mehr den aktuellsten Bedingungen für eine notwendige tatsächliche Verkehrs-lärminderungsplanung.	Die vom LfU zur Verfügung gestellten Lärmkarten entsprechen den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmbeurteilung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Durch den politisch angestrebten Ausschluss jeglicher Ortsumgehungsstraßen können aus planerischer Sicht keine Maßnahmenmöglichkeiten mehr gesehen werden, die die äquivalente Lärmbeeinträchtigung der Bürger in der Ortslage von Hennigsdorf wahrnehmbar senken könnten. Zudem wachsen mit Bevölkerungs- und Wirtschaftsanstieg die Ziel- und Quellverkehre.	"Beschluss zum weiteren Umgang mit der Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf" (BV01.07/2014) der Stadtverordnetenversammlung vom 15.10.2014: "Die Planung einer ortsnahen Umgehungsstraße in Nieder Neuendorf stellt für die Stadt Hennigsdorf keine prioritäre Maßnahme mehr dar, da diese im Landesstraßenbedarfsplan 2010 nicht mehr enthalten und eine Realisierung damit unrealistisch ist. Die Stadtverwaltung wird daher beauftragt, den Flächennutzungsplan zu überarbeiten und in diesem Zuge die bisher dargestellte ortsnaher Umgehungsstraße zu streichen. Denzuzufolge ist die ortsnaher Umgehungsstraße auch kein prioritäres Projekt im Rahmen der Fortschreibung des INSEK."	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Erledigt wurden gleich in den ersten Jahren der Lärminderungsaktionen die Straßenumbauten von Pflaster- und Schlaglochdeckenstraßen auf neuen lärmindernden Asphalt. Hinzu kam die Herausnahme von Verkehrsanteilen aus Wohnbereichen durch die Verlegung des Haupterschließungsverkehrs auf die ohnehin schon überlasteten Durchgangsstraßen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Parallel dazu vollzog sich in den letzten 20 bis 25 Jahren in der Fahrzeugindustrie eine spürbare technische Anpassung zur Reduzierung der Fahrzeuglärmemissionen, was nicht zu 100 % alle, aber Großmengen an Pkw fast alle Busse des ÖPNV sowie auch sehr viele Lkw-Typen betraf.	Durch die Stellungnahme wird auf die Problematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. Mit der Lärmaktionsplanung können jedoch keine Maßnahmen aufgeführt werden, die die genannten Lärmprobleme lösen können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Allerdings können für Fußgänger notwendige Ampel-, Zebrastreifen- und Mittelinseln mit Querungshilfe keinerlei Lärmreduzierung bringen, wenn sie nicht gleichzeitig durch die Unterbrechungen des Verkehrsflusses zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs führen können. Das gibt es aber in Hennigsdorf kaum oder gar nicht, da es keine Umgehungsstraßen gibt und auch keine geben soll. Also führt jede Ampel nicht zur Minderung, sondern zur Steigerung des Verkehrslärms durch Bremsen und Gas geben bei jedem Halt, was aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit hingenommen werden muss, und nur durch mögliche Nachabschaltungen reduziert werden kann.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

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



Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang II.2

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

Hinweis: Die Abwägungstabellen werden nach Abschluss des Verfahrens eingefügt.



Anhang III Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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



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

Die vollständige EU-Umgebungsärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

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

eingesehen werden.



Anhang IV Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr

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

Straßenverkehrslärm

Vermeidung von Lärmemissionen

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

Verminderung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlangsamung des Kfz-Verkehrs				
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen - Öffentlichkeitsarbeit	Reduzierung der Lärmbelastung durch Senkung der Geschwindigkeit	- Reduktion von 130 auf 100 km/h (Autobahn) -> -1 dB(A) - Reduktion von 130 auf 80 km/h (Autobahn) -> -1,5 dB(A) - Reduktion von 50 auf 30 km/h -> -2,4 dB(A) - Bei Ergänzung von Tempo 30-Zonen um	kurz- bis mittelfristig	Vielzahl im gesamten Bundesgebiet

⁸ Planungsbuero Richter-Richard, "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie", Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010)



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



Verlagerung von Lärmemissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Verlagerung/Bündelung von Pkw-Verkehren				
- Hierarchisierung des Netzes mit entsprechender Straßen-gestaltung - steuernde und lenkende Maßnahmen - Ortsumfahrungen, Entlastungsstraßen - Rück-/Umbau von Straßen	Verlagerung auf weniger empfindliche Straße, Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen	- Verkehrsmenge -30 % -> -1,5 dB(A) - Verkehrsmenge -50 % -> -3 dB(A) - Verkehrsmenge -90 % -> -10 dB(A)	langfristig	In fast jeder Stadt zu finden
Verlagerung/Bündelung Güterverkehr				
- Gebietsbezogene Verkehrsverbote/-beschränkungen - Vorzugsrouten - Lenkung des Lkw-Verkehrs	Räumliche und/oder zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs (Reduzierung SV-Anteil) auf weniger empfindliche Straßen	- Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 10 auf 0 % -> -5,1 dB(A) - Reduktion SV-Anteil Stadtstraßen von 5 auf 0 % -> -3,3 dB(A) - Verbot von schweren Nutzfahrzeugen -> -1 dB(A)	kurz- bis mittelfristig	In fast jeder Stadt zu finden

Verringerung von Lärmimmissionen

Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
Schallabschirmung				
Wände, Wälle, Lärmschutzbebauung, Troglagen, Tunnel, Einhausungen	Abschirmung in der Schallausbreitung	- Einhausungen/ Tunnel -> Beseitigung der Lärmquelle - Lärmschutzwände / -wälle -> -5 bis -15 dB(A) [3]	langfristig	Beispiele sind fast überall in unterschiedlichsten Ausbaumformen zu finden
Vergrößerung Abstand Emissionsort - Immissionsort				
Veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten, Rückbau überbreiter Straßen, Anlegen von Schutz-, Park- oder Grünstreifen	Vergrößerung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort	- Faustformel: Verdoppelung des Abstandes zwischen Geräuschquelle und Immissionsort -> -3 dB(A) - Abrücken um eine Fahrbahnbreite von 12 auf 15 m -> -0,5 bis -1,0 dB(A) - Abrücken von 10 auf 15 m -> -2 dB(A) - Abrücken von 10 auf 20 m -> -4 dB(A)	langfristig	Überall zu finden
Schalldämmung von Außenbauteilen				
Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rollladenkästen usw.	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile schützenswerter Räume; keine Minderung des Außenpegels	Schallschutzfensterklasse 1 -> Schalldämmmaß -25 bis -29 dB(A) bis Schallschutzfensterklasse 6 -> Schalldämmmaß 50 dB(A))	kurz- bis mittelfristig	Überall zu finden
Verglasung von Balkonen, Terrassen oder Laubengängen	Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile;	Je nach Bautyp -> -5 bis -15 dB(A)	mittel- bis langfristig	Überall zu finden



Maßnahme	Wirkung	Minderung	Zeitraumen	Beispiele
	keine Minderung des Außenpegels			
▪ Absorbierende Fassaden	▪ Verbesserte Schalldämmung der Außenbauteile, Gliederung der Fassade	▪ Je nach baulicher Ausbildung -> -2 bis -5 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Umbau/Neubau von Gebäuden				
▪ Qualifizierter Grundriss	▪ Bauliche Veränderungen am Gebäude (empfindliche Räume zur lärmabgewandten Seite)	▪ Durch Selbstabschirmung->mindestens 5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
▪ Vorbauten, Pufferzonen ▪ Baulückenschließung durch Gebäude oder Wände	▪ Neue Gebäude als Lärmschirm	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ mittel- bis langfristig	▪ Immer häufiger zu finden
Bauleitplanung				
▪ Veränderung der Baustuktur durch Festsetzungen im Bebauungsplan	▪ Festsetzung von Höhe und Stellung neuer Gebäude	▪ Durch Selbstabschirmung-> mindestens -5 dB(A), sonst -10 dB(A), bis zu -20 dB(A)	▪ langfristig	▪ Immer häufiger eingesetzt
▪ Veränderung der zulässigen Nutzung im Flächennutzungsplan/Bebauungsplan	▪ Nutzungsänderung hin zu einer unempfindlicheren Nutzung ▪ Austrocknen von Wohnnutzungen in stark belasteten Bereichen	▪ Höhere zulässige Schallpegel nach DIN 18005 ▪ Auflösung des Lärmkonflikts	▪ langfristig	▪ Häufig eingesetzt

Quellen

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