



# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Straßenverkehr,  $L_{den}$  -

### Legende

- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 1





# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Straßenverkehr,  $L_{night}$  -

### Legende

- ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVU Dresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 2





# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Straßenbahnverkehr,  $L_{den}$  -

### Legende

- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

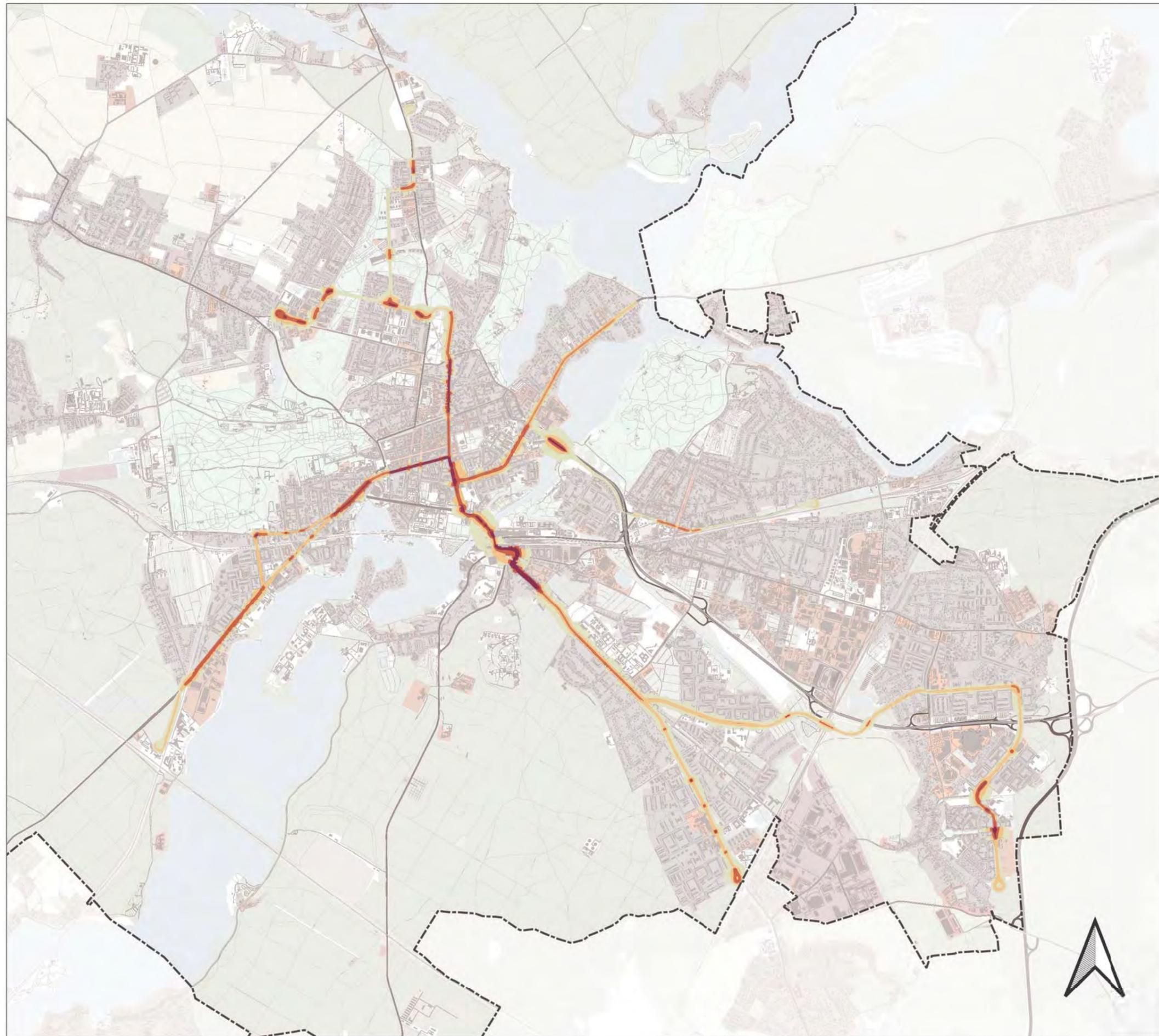
Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:40.000

März 2024

Anlage 3



Daten erstellt: 2024-03-13 11:35:31, 496, EPSG:31466, Bildpost: NONE, Author: David Pflüger, SVU Dresden



# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Straßenbahnverkehr, L<sub>night</sub> -

### Legende

- ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
- ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)

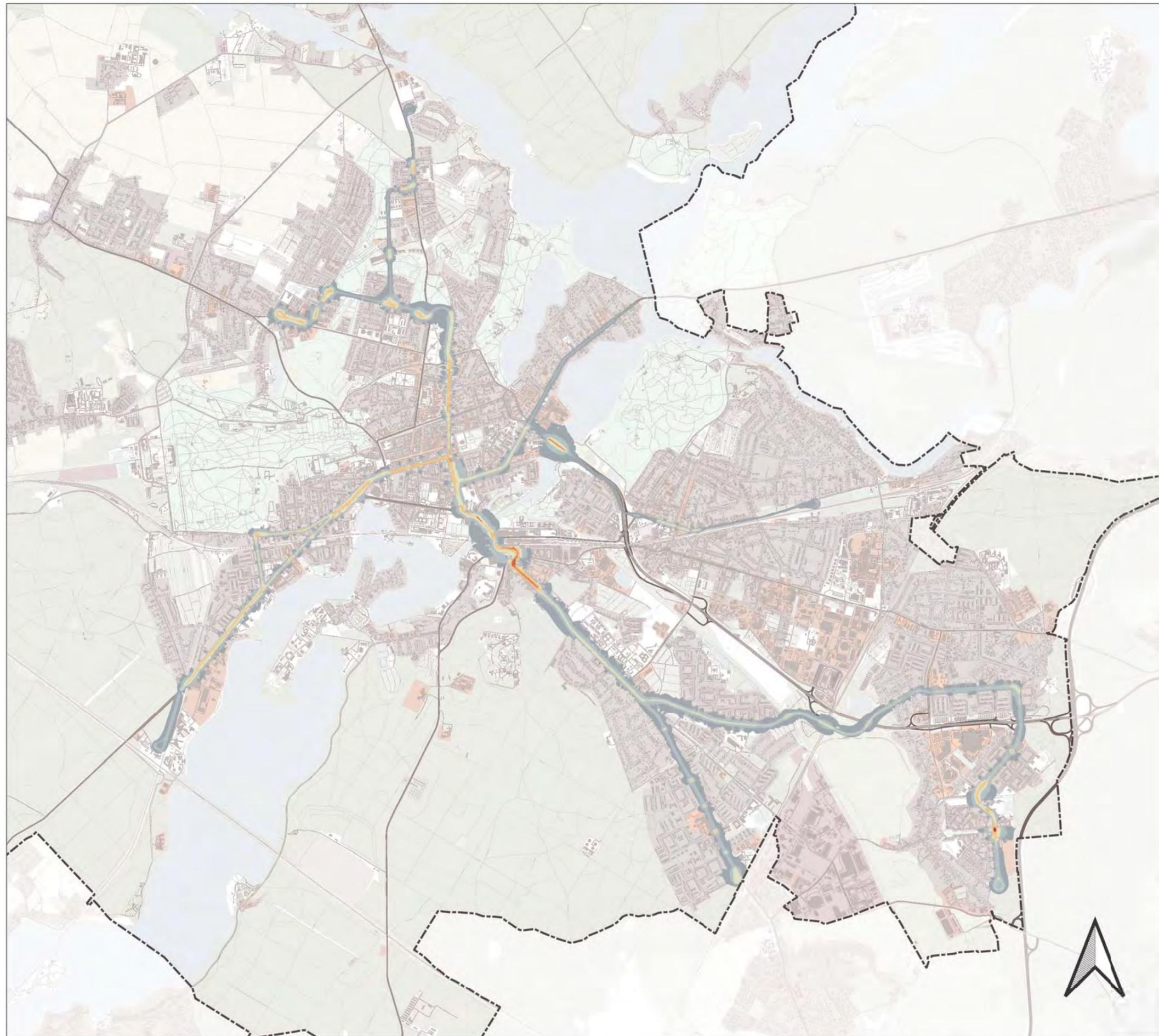
Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:40.000

März 2024

Anlage 4



DATEI: 2024-03-13T11:44:28.745.EPSG:31466.Bildschirmfoto: 2024-03-13T11:44:28.745.EPSG:31466.Bildschirmfoto: 2024-03-13T11:44:28.745.EPSG:31466



# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Eisenbahnverkehr,  $L_{den}$  -

### Legende

- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

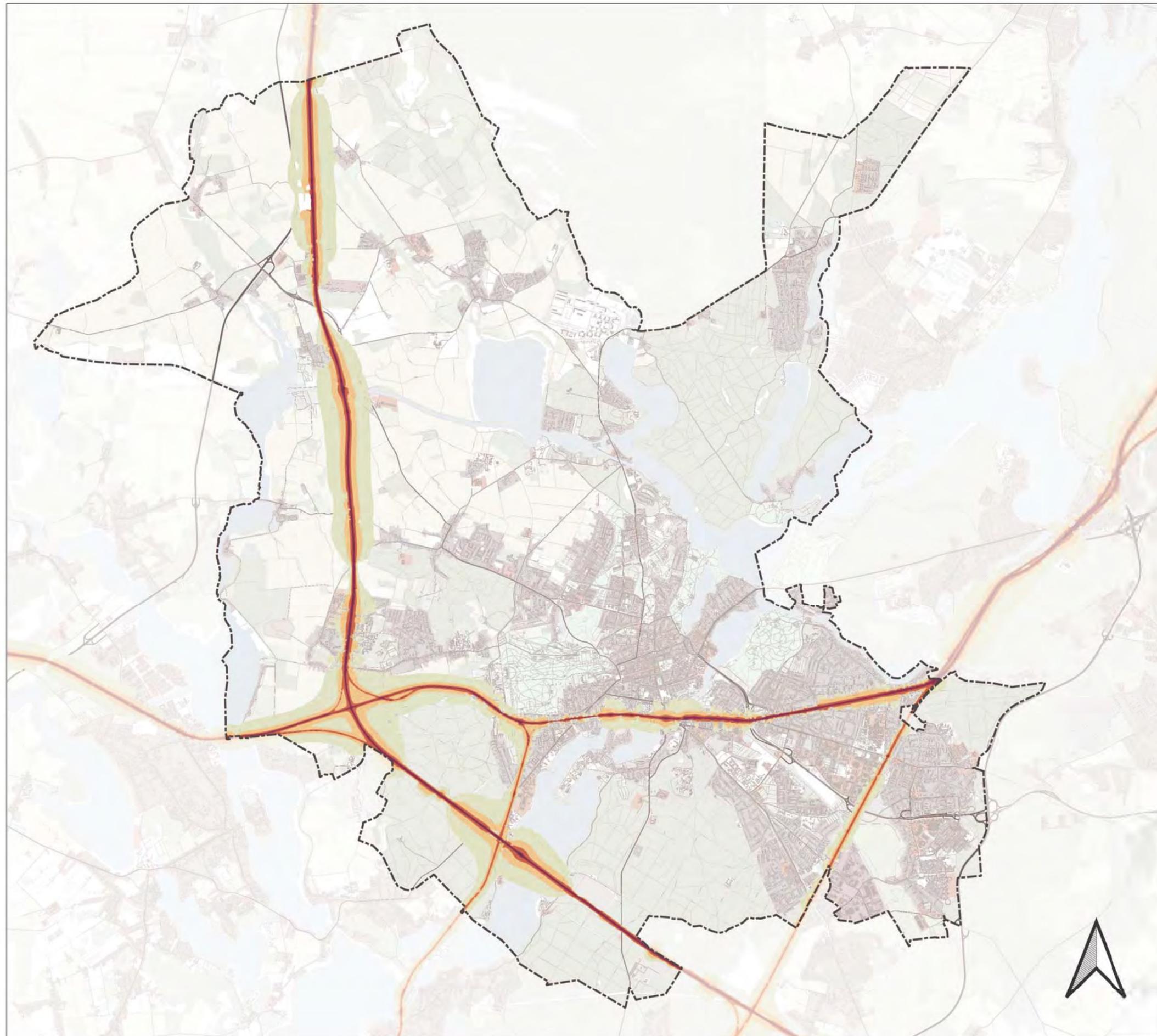
Lärmkartierung: © Eisenbahnbundesamt, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 5



Daten erstellt: 2024-03-13T11:49:30.000 EPSG:31466; Bildmaß: NONE; Author: David Pirnow; SVU Dresden



# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Eisenbahnverkehr,  $L_{night}$  -

### Legende

-  ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
-  ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A)

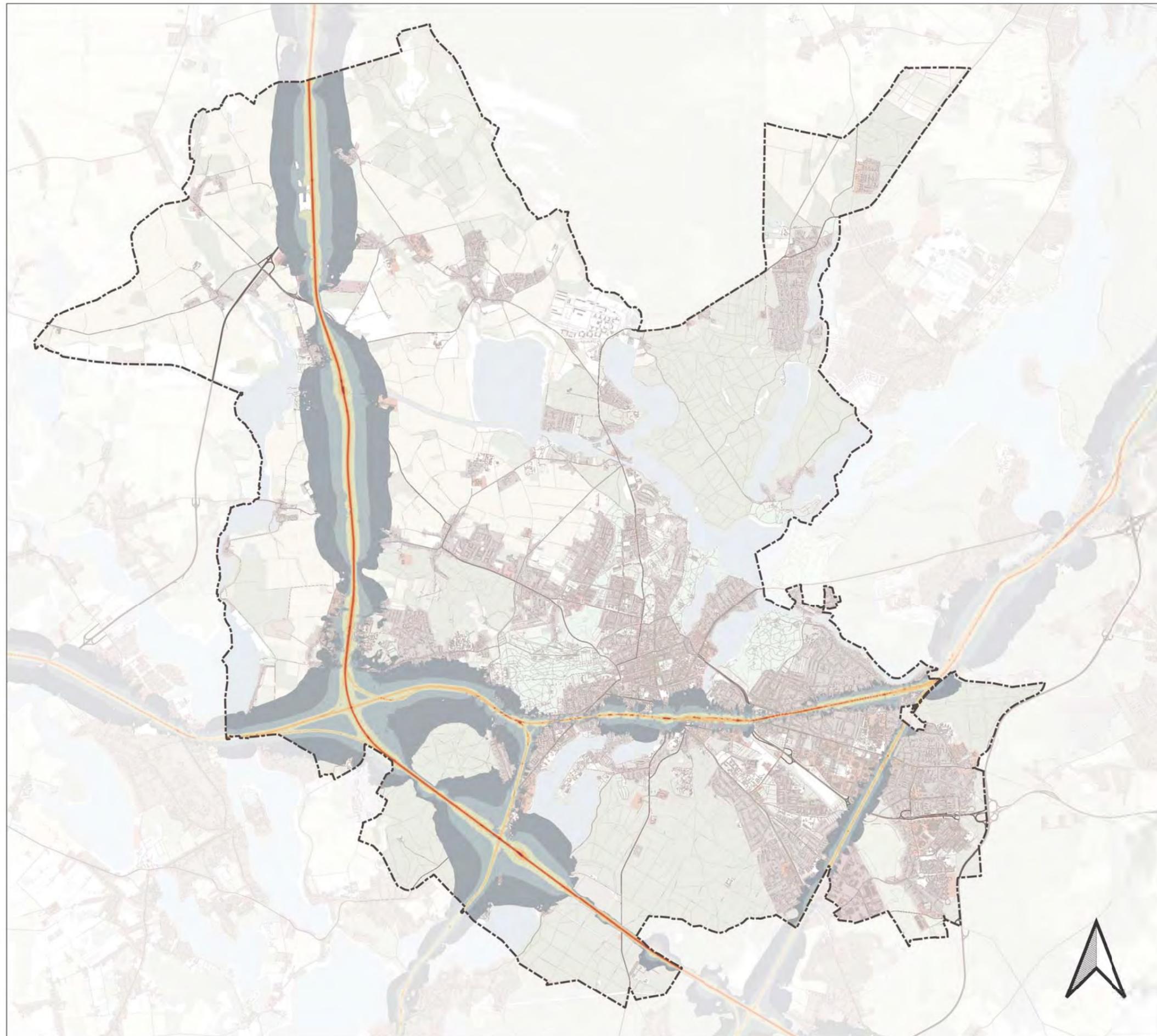
Lärmkartierung: © Eisenbahnbundesamt, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 6



Daten erstellt: 2024-03-13T11:51:54.031 EPSG:31466; Bildquelle: NONE; Autor: David Pironec; SVU Dresden



# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Gewerbelärm,  $L_{den}$  -

### Legende

- ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
- ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
- ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A) bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)

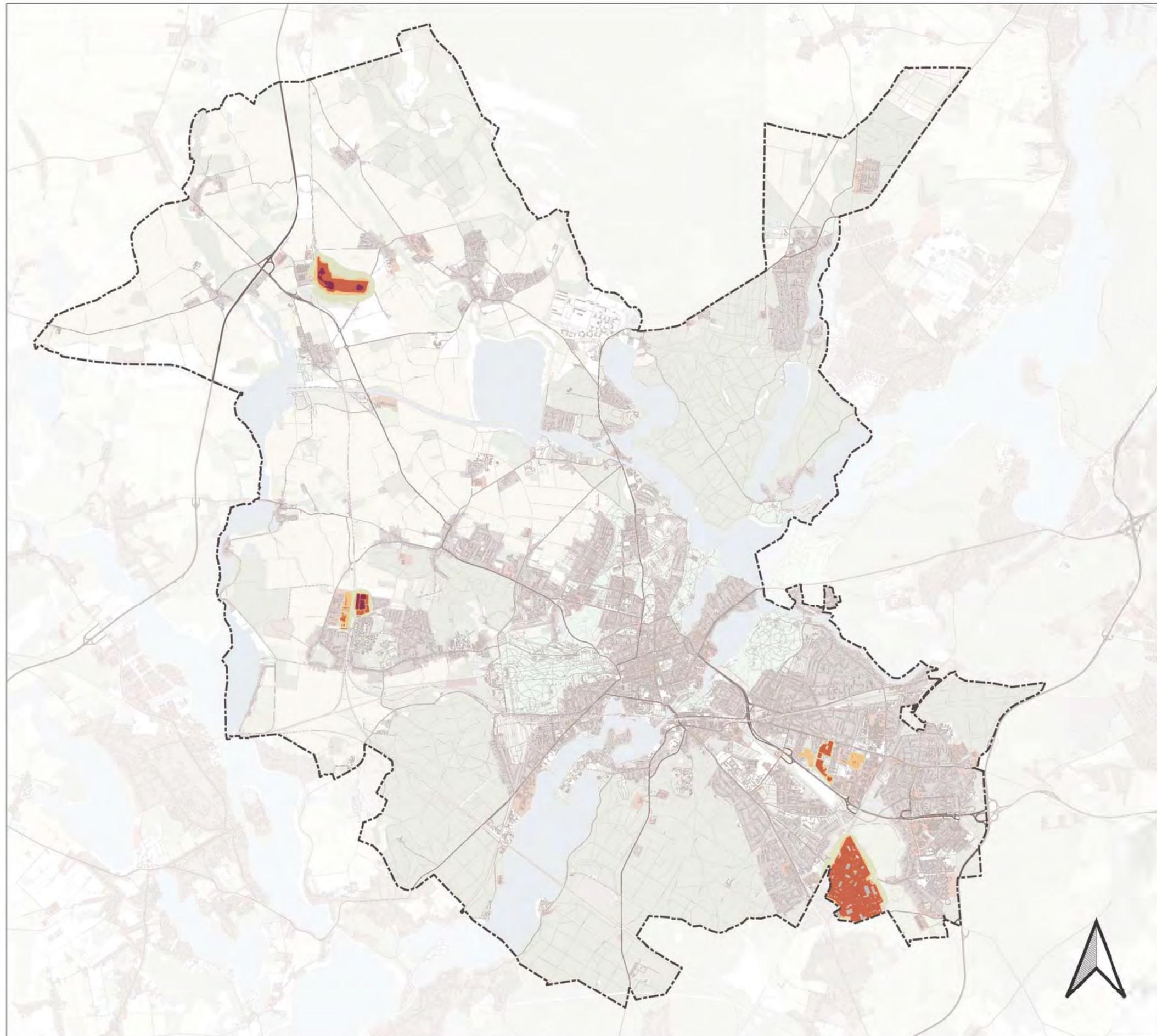
Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 7





# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Bestandsanalyse

Lärmkartierung  
- Gewerbelärm, L<sub>night</sub> -

### Legende

-  ab 45 dB(A) bis 49 dB(A)
-  ab 50 dB(A) bis 54 dB(A)
-  ab 55 dB(A) bis 59 dB(A)
-  ab 60 dB(A) bis 64 dB(A)
-  ab 65 dB(A) bis 69 dB(A)
-  ab 70 dB(A)

Lärmkartierung: © LFU Brandenburg, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

März 2024

Anlage 8





# Lärmaktionsplan Stufe 4 Potsdam

## Lärmkartierung

### ruhige Gebiete

#### Legende

- Isophonen Gewerbe
- Isophonen Straße
- Isophonen Eisenbahn
- Isophonen Tram
- Sonstiges
- Gewässer
- ruhige Gebiete
- Typ 1: Ruhige Gebiete in der freien Landschaft
- Typ 2: Ruhige Gebiete im Siedlungsraum

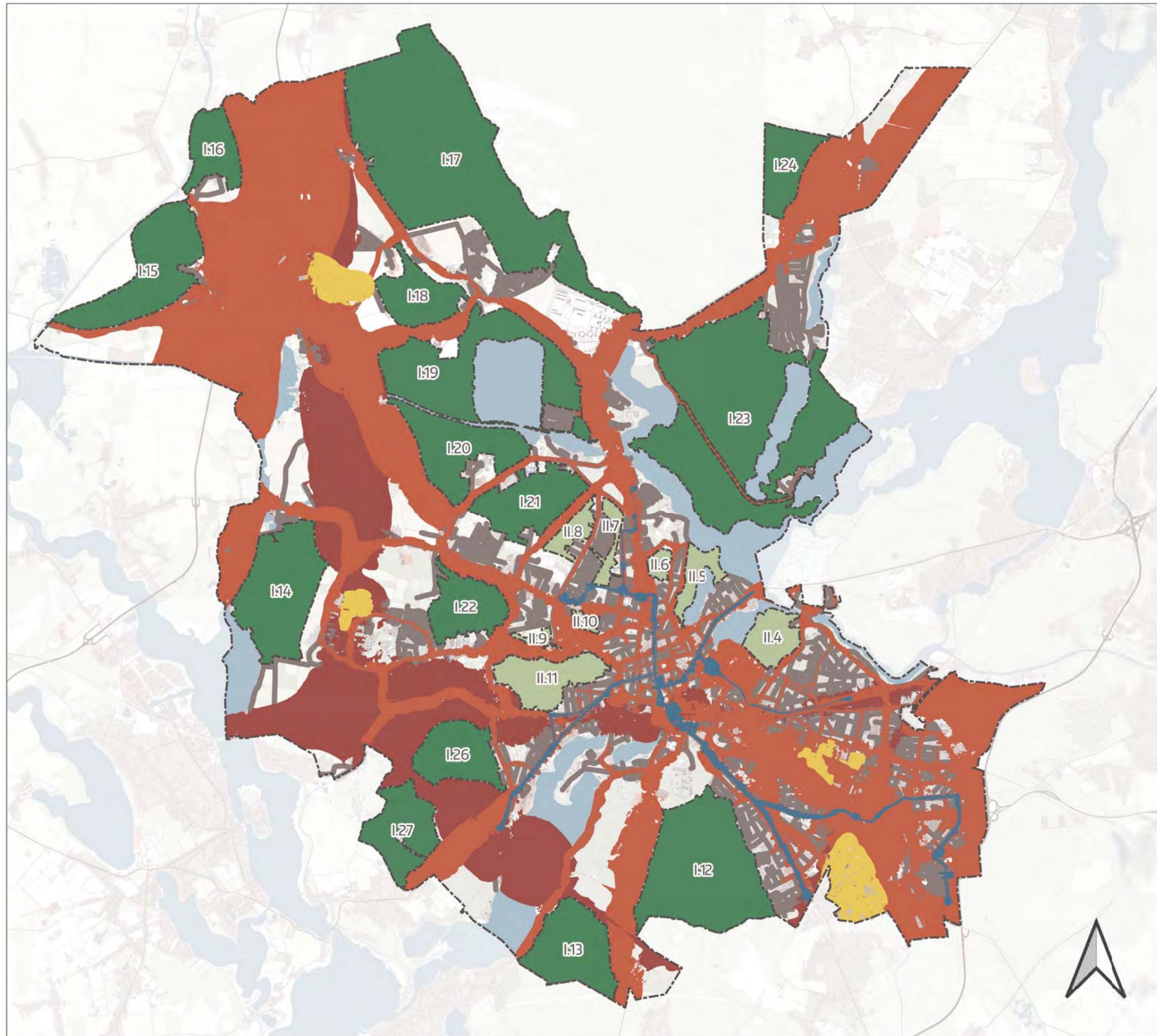
Isophonen: © LfU Brandenburg, 2022 sowie EBA, 2022  
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von  
© OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

# SVUDresden

Maßstab 1:75.000

April 2024

Anlage 9



Datenherkunft: 303404-191102-40129 EPSC-25333 Ellipsoid: NAD83 Autor: David Pfirner, SVU Dresden

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
<b>Maßnahmenkonzept Kfz-Verkehr</b>										
<b>1. Vermeidung von Kfz-Verkehren</b>										
1.1	Kontinuierliche Umsetzung Fußverkehrskonzept					X	IV	II	M	
1.2	Umsetzung der noch offenen Teilprojekte des bestehenden Radverkehrskonzeptes	1.2.1	TP 2 Planung / Realisierung von Radschnellverbindungen		X		V	II	G	
		1.2.2	TP 4 Erweiterung des Fahrradparkens an Bahnhöfen	X			III	II	M	
		1.2.3	TP 5 RVA Kuhfortdamm/ Werderscher Damm	X			V	I	G	
		1.2.4	TP 6 Lückenschlüsse B 2 zw. Krampnitz und Potsdam	X			V	II	G	
		1.2.5	TP 8 Radweg Krampnitz – B 273	X			V	I	G	
1.3	Prioritäre Weiterentwicklung / Planung von Radschnellverbindungen	1.3.1	Werder (Havel) – Potsdam	X	X		V	II	M	in Zusammenarbeit mit den Nachbar-kommunen
		1.3.2	Potsdam – Berlin-Wannsee		X		V	II	M	
		1.3.3	Potsdam – Teltow	X	X		V	II	M	
1.4	Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes			X			III	III	H	
1.5	Umsetzung Parkraumbewirtschaftungs- und P+R-Konzept	1.5.1	Umsetzung noch offener Teilbausteine des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	X	X		I	II	H	
		1.5.2	Umsetzung noch offener Teilbausteine des P+R-Konzeptes	X	X		III	I	G	
		1.5.3	regelmäßige Anpassung der Parkgebühren			X	I	III	H	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
1.6	Erhalt und Weiterentwicklung der Bus- und Bahnangebote	1.6.1	Fortschreibung des Nahverkehrsplans	X			III	II	M	
		1.6.2	Umsetzung noch offener bzw. im Rahmen der Fortschreibung konzipierten Maßnahmen des Nahverkehrsplanes	X	X		IV	II	M	
		1.6.3	Planungen bzw. Machbarkeitsuntersuchungen zu Straßenbahnneubaustrecken	X	X		IV	II	M	
		1.6.4	attraktive ÖPNV-Anbindung großflächiger Entwicklungsvorhaben			X	V	II	G	
		1.6.5	Studie zum Stadt-Umland-Verkehr	X			III	III	H	
		1.6.6	Erhalt einer verlässlichen Bahnanbindung des Stadtteils Golm sowie des Wissenschaftsstandortes			X	III	III	H	
1.7	Förderung des Carsharings	1.7.1	Unterstützung der Carsharing-Anbieter bei der Suche und Bereitstellung von Standorten und Stationen			X	I	II	H	
		1.7.2	Intermodale Vernetzung durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen	X	X		III	II	M	
		1.7.3	gezieltes Ansprechen potenzieller Nutzer (Bürger, öffentliche Einrichtungen, Betriebe, etc.)			X	I	II	H	über die Mobilitätsagentur
1.8	Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege	1.8.1	Entwicklung von Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbestandorten möglichst nach den Prämissen der kompakten Stadt sowie unter Berücksichtigung von deren verkehrlichen Effekten (Ziel: „kurze Wege“)			X	I	II	H	
		1.8.2	Stärkung der Stadtteilzentren durch die u. a. Förderung einer kleinteiligen Nahversorgung			X	I	II	H	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
		1.8.3	Mitdenken von Nahversorgung / effektiver Erschließung für den Umweltverbund bei Entwicklungsvorhaben			X	I	II	H	
1.9	Mobilitätsberatung	1.9.1	Angebote, Initiativen und Informationen in den Bereichen Neubürgerberatung, Mobilitätsbildung, betriebliches Mobilitätsmanagement und Flottenmanagement			X	II	I	M	über die Mobilitätsagentur
		1.9.2	Vorbildfunktion / Schaffung von Best-Practice-Beispielen durch Stadtverwaltung / weitere öffentliche Einrichtungen			X	III	II	M	
1.10	Regionale Kooperation	1.10.1	Kooperation mit den Umlandgemeinden bei den Themen ÖPNV und Radverkehr			X	I	II	H	
		1.10.2	Informationskampagne zu den Alternativangeboten im Stadt- Umland-Verkehr	X	X		III	II	M	über die Mobilitätsagentur
<b>2. Verlagerung und Bündelung des Kfz-Verkehrs</b>										
2.1	Vertiefende Planung und Umsetzung der Maßnahmen für die Fokusbereiche gemäß dem Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen (Autoarme Innenstadt)	2.1.1	Brandenburger Straße östlich Friedrich-Ebert-Straße (Fußgängerzone, Umnutzung)	X			III	IV	H	in Planung
		2.1.2	Charlottenstraße (Verbesserung Radverkehrsführung)	X			III	III	H	in Planung
		2.1.3	Dortustraße (Verkehrsberuhigter Bereich, Umnutzung, langfristig Pflasterverbesserung)	X	X		V	III	M	seit 28.03.2024 Modellversuch
		2.1.4	Gutenbergstraße (Verkehrsberuhigter Bereich, Umnutzung, langfristig Pflasterverbesserung)	X	X		V	III	M	
		2.1.5	Lindenstraße (Verkehrsberuhigter Bereich, Umnutzung)	X			III	III	H	
		2.1.6	Mittelstraße (Fußgängerzone, Umnutzung)	X			III	IV	H	in Planung

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)			Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten	
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich					
	2.1.7	Platz am Jägertor (Umnutzung, langfristig Umbau)	X	X		IV	III	M		
	2.1.8	flächendeckend (ergänzende Umnutzungen, Querungsbereiche mit abgesenkten Borden und geebnetem Pflaster)	X	X		IV	III	M		
	2.1.9	Straßenraumgestaltungskonzept	X			II	III	H	in Ausschreibung	
2.2	Verlängerung der Wetzlarer Straße	2.2.1	Variantenuntersuchung zur Verlängerung Wetzlarer Str.	X			III	IV	H	
		2.2.2	Konzipierung zusätzlicher Begleitmaßnahmen zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände im Ortskern Drewitz		X		III	IV	H	
		2.2.3	Berücksichtigung des Bahnlärmes bei der Konzeption von Schallschutzmaßnahmen		X		III	IV	H	
2.3	Neubewertung der Ergänzung einer Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße im Rahmen des StEK Verkehr (Bündelung des Verkehrs im Zuge der Nuthestraße)		X			III	IV	H		
2.4	Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung der Nutzung des nachgeordneten Straßennetzes durch Fremdverkehre gemäß der Voruntersuchung zu Stauausweichverkehren	2.4.1	An der Alten Zauche (Kat. 1)	X			II	III	H	
		2.4.2	Schlegelstraße (Kat. 1)	X			II	III	H	
		2.4.3	Am Vogelherd / Am Golfplatz (Kat. 2)		X		II	III	H	
		2.4.4	Eichenallee (Kat. 2)		X		II	III	H	
		2.4.5	Fultonstraße (Kat. 2)		X		II	III	H	
		2.4.6	Im Bogen (Kat. 2)		X		II	III	H	
		2.4.7	Wannseestraße (Kat. 2)		X		II	III	H	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
<b>3. Verstetigung des Verkehrsflusses</b>										
3.1	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit  nach Einzelfallberechnung und Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der jeweiligen Randbedingungen (Vereinbarkeit mit ÖPNV, LSA-Koordinierung, etc.)	3.1.1	Bereich Am Neuen Markt / Schloßstraße / W.-Seelenbinder-Straße	X			I	IV	SH	in Abhängigkeit von der Realisierbarkeit entsprechend §45 StVO
		3.1.2	Berliner Straße (Nuthestraße – Holzmarktstraße)	X			I	IV	SH	
		3.1.3	Großbeerenstraße (Pestalozzistraße – Ahornstraße)	X			I	IV	SH	
		3.1.4	Horstweg (Dieselstraße - Großbeerenstraße)	X			I	IV	SH	
		3.1.5	K.-Friedrich-Straße (Ehrenpfortenstr. - Weg nach Bornim)	X			I	IV	SH	
		3.1.6	Kurfürstenstraße (F.-Ebert-Straße - Behlerstraße)	X			I	IV	SH	
		3.1.7	F.-Engels-Straße (Lutherplatz – Daimlerstraße)	X			I	IV	SH	
		3.1.8	Nedlitzer Straße (G.-Hermann-Allee – Viereckremise)	X			I	IV	SH	
		3.1.9	Potsdamer Chaussee (Sacrower Allee - Am Park)	X			I	IV	SH	
		3.1.10	R.-Breitscheid-Straße (Alt Nowawes – K.-Liebknecht-Str.)	X			I	IV	SH	
		3.1.11	Rückertstraße (Hugstraße - Am Alten Dorf)	X			I	IV	SH	
		3.1.12	Templiner Straße (Leipziger Straße und Alter Tornow)	X			I	IV	SH	
3.2	Weiterentwicklung städtisches Verkehrsmanagementsystem	3.2.1	Beschleunigung ÖPNV			X	II	II	M	
		3.2.2	Verbesserungen der Grünzeitverteilung zugunsten der Fußgänger und Radfahrer			X	II	II	M	
		3.2.3	optimierte Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur			X	IV	III	M	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten	
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich					
3.3 Straßenraumgestaltung / veränderte Querschnittsaufteilung	3.3.1	städtebauliche Dimensionierung entsprechend RASSt 06					X	V	III	M	
	3.3.2	Am Kanal / Berliner Straße				X		V	III	M	
	3.3.3	Galileistraße				X		V	III	M	
	3.3.4	Horstweg				X		V	III	M	
	3.3.5	Ketziner Straße			X			V	III	M	
	3.3.6	Rudolf-Breitscheid-Straße				X		V	III	M	
	3.3.7	Zeppelinstraße nördlich der Breiten Straße				X		V	III	M	
3.4	Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz						X	V	III	M	
3.5 Straßenraumbegrünung	3.5.1	geschlossenen Begrünung bei Um- und Neubau anstreben					X	III	II	M	unter Berücksichtigung des unterirdischen Straßenraumes
	3.5.2	Ergänzung und Verdichtung des Baumbestandes			X	X		III	II	M	
	3.5.3	Prüfung der Einsatzmöglichkeit von Rankhilfen (z. B. im Verlauf des Mittelstreifens der Breiten Straße)			X			II	II	M	
3.6 geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung	3.6.1	Fahrland - Marquardter Straße			X			III	III	H	
	3.6.2	Fahrland - Fahrländer Chaussee				X		III	III	H	
	3.6.3	Uetz – Paretzer Straße (östlicher und westlicher OE)				X		III	III	H	
3.7 Anpassung der Knotenpunktgestaltung	3.7.1	Überprüfung der Möglichkeiten zur Anlage von Kreisverkehren bzw. Mini-Kreisverkehren bei Um- und Neubau					X	IV	III	M	
	3.7.2	Pappelallee / Am Schragen				X		IV	II	M	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten	
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich					
	3.7.3	Potsdamer Ch. / Glienicker Dorfstr. (OT Groß Glienicke)			X		III	II	M		
	3.7.4	Rudolf-Breitscheid-Straße / August-Bebel-Straße		X			III	II	M		
	3.7.5	Rückertstraße / Potsdamer Straße / Hugstraße			X		IV	II	M		
	3.7.6	Ketziner Straße / Marquardter Straße			X		III	II	M		
	3.7.7	G.-Scholl-Straße / Am Neuen Palais / Am Wildpark			X		IV	II	M		
<b>4. Verbesserung der Fahrbahnoberflächen</b>											
4.1	Sanierung der Fahrbahnoberflächen	4.1.1	Am Neuen Garten / Behlertstraße (nördl. Kurfürstenstraße)			X		IV	III	M	
		4.1.2	A.-Bebel-Straße (R.-Breitscheid-Straße – K.-Marx-Straße)			X		III	III	H	
		4.1.3	Daimlerstraße			X		IV	III	M	
		4.1.4	Domstraße			X		IV	I	G	
		4.1.5	Galileistraße			X		V	III	M	
		4.1.6	Hauptstr. Marquardt südlich Fahrländer Str. (Pflaster in Asphalt)			X		V	III	M	
		4.1.7	Horstweg (Nuthestraße - Heinrich-Mann-Allee)		X			V	II	G	
		4.1.8	Kastanienallee (Pflaster in Asphalt)			X		V	IV	M	
		4.1.9	Max-Born-Straße			X		IV	II	M	
		4.1.10	R.-Breitscheid-Straße (Stubenrauchstr. - Ortsgrenze)			X		IV	II	M	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock		Einzelmaßnahmen		< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
		4.1.11	Satzkornor Bergstraße		X		IV	II	M	
		4.1.12	Templiner Straße (Brauhausberg - Alter Tornow)		X		V	III	M	
4.2	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten lärmoptimierter Oberflächenbeläge im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen im Bereich von Hauptkonfliktbereichen					X	V	IV	M	
4.3	Punktuelle Problemstellen bzw. Einbauteile	4.3.	regelmäßige Erfassung und Ausbesserung punktueller Problemstellen			X	I	III	H	
		4.3.2	Sensibilisierung der Mitarbeiter des Straßenbaulastträgers hinsichtlich der Lärmschutzaspekte			X	I	III	H	
		4.3.3	Vermeidung punktueller Konfliktstellen im Bereich der Fahrlinien in der Planung			X	I	III	H	
		4.3.4	Einsatz spezieller lärmarmer Deckel (dort, wo diese regelmäßig Überfahren werden)			X	I	IV	SH	
<b>5. Abschirmung bzw. Passive Schallschutzmaßnahmen</b>										
5.1	Bewertung der Notwendigkeit von zusätzlichen Schallschutzeinrichtung (Lärmschutzwände und -wälle) bei einem 6-streifigen Ausbau der BAB 10 im Bereich Uetz und Marquardt Siedlung				X		V	IV	M	in Zuständigkeit der Autobahn GmbH
5.2	Prüfung der Möglichkeiten zur Schließung von Baulücken und Abschirmung rückwärtiger Bereiche im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung					X	III	IV	H	
5.3	schallabsorbierende Gestaltung von Wände und Bauteile (Speziell bei Unterführungen, Brücken und Troglagen) bei Um- und Ausbaumaßnahmen					X	III	IV	H	

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
5.4	Einsatz von Schallschutzfenstern in Bereichen in denen auch nach Umsetzung der LAP-Maßnahmen hohe Lärmpegel zu verzeichnen sind					X	II	III	H	Fördermöglichkeit nur an Landes- und Bundesstraßen
<b>Maßnahmenkonzept Straßenbahnverkehr</b>										
6.1	Betriebliche Maßnahmen, Fahrzeugflotte, Handlungsstrategie etc.	6.1.1	Weiterentwicklung Umwelterklärung im Sinne des Umwelt- und Lärmschutzes			X	I	II	H	in Zuständigkeit der ViP
		6.1.2	Erneuerung Fahrzeugflotte mit leiseren Straßenbahnen	X	X		V	IV	M	
		6.1.3	Fortsetzung betriebliche Maßnahmen zur Lärminderung			X	I	II	H	
6.2	Lärminderungsmaßnahmen am Gleis	6.2.1	Einsatz schwingungsdämpfende Gleis- und Lagerungsarten nach dem neusten Stand der Technik bei Sanierung und Neubau			X	V	IV	M	
		6.2.2	generelle Überprüfung zur Verortung von Schmieranlagen bei Sanierung und Neubau			X	II	III	H	
		6.2.3	Einsatz von Rasengleis dort, wo ein Befahren durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich ist	X	X		V	IV	M	
		6.2.4	Austausch von Gleiseindeckungen mittels Pflaster durch Deckenschluss mit Asphalt (insbesondere Zeppelinstraße)	X	X		IV	IV	H	
6.3	Ortsbezogene Maßnahmen	6.3.1	Um und- Neugestaltung Heinrich-Mann-Allee		X		V	III	M	
		6.3.2	Optimierung Gleiseindeckung Friedrich-Ebert-Straße		X		III	IV	H	

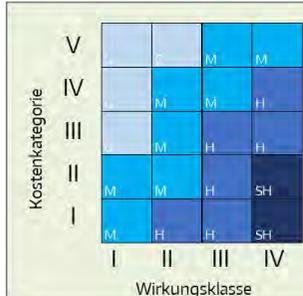
Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
<b>Handlungsempfehlung Eisenbahnverkehr</b>										
7.1	Kontinuierliches Hinwirken der Landeshauptstadt Potsdam zur Konzeption und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung (möglichst Maßnahmen am Gleis, Schallschutzwände und -wälle) bei den zuständigen Behörden					X	I	IV	SH	
7.2	Generelle Verstärkung der Anstrengungen und Investitionen zum Lärmschutz bei der Bahn					X	V	IV	M	in Zuständigkeit Bund / DB AG
<b>Handlungsempfehlung Luftverkehr</b>										
8.1	Kontinuierliches Hinwirken der Landeshauptstadt Potsdam, dass alle technischen Möglichkeiten im Sinne einer höchstmöglichen regionalen Lärmvermeidung ausgeschöpft werden.					X	I	IV	SH	
8.2	aktives einbringen der Landeshauptstadt Potsdam in der Kommission nach § 32 b LuftVG					X	I	III	H	
<b>Sonstige Maßnahmen</b>										
9.1	Förderung der Elektromobilität	9.1.1	Umstellung der Busflotte auf Elektrofahrzeuge		X		V	III	M	in Zuständigkeit der ViP
		9.1.2	Umsetzung und bedarfsorientierte Fortschreibung des Standortkonzeptes für die öffentliche Ladeinfrastruktur	X	X		IV	II	M	
9.2	Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche	9.2.1	verbindliche Prüfung und Abwägung ruhiger Gebiete in der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung			X	I	II	H	
		9.2.2	vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstrukturen			X	I	II	H	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4)		Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Effektivität	Abhängigkeiten		
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich						
	9.2.3	Schaffung ruhiger Bereiche innerhalb der Quartiere durch Schließung von Baulücken			X	III	IV	M		
9.3	Verkehrsüberwachung	9.3.1	Fortführung und Ausweitung der städtischen Kontrollen im ruhenden und fließenden Verkehr			X	II	III	H	
		9.3.2	Anschaffung und Einsatz von Motivanzeigetafeln	X			II	IV	SH	
		9.3.3	Berücksichtigung des Kontrollbedarfes zur Vermeidung von Belästigungen durch Motorräder			X	II	III	H	

Legende:

<p><u>Kostenkategorien:</u></p> <p>KK I &lt; 10.000 €</p> <p>KK II 10.000 – 50.000 €</p> <p>KK III 50.000 – 250.000 €</p> <p>KK IV 250.000 – 1 Mio. €</p> <p>KK V &gt; 1 Mio. €</p> <p>- nicht nennbar</p>	<p><u>Lärminderungswirkung / Wirkungsklasse:</u></p> <p>I geringe gesamtstädtische Wirkung</p> <p>II geringe lokale Wirkung oder mittlere gesamtstädtische Wirkung</p> <p>III mittlere lokale Wirkung oder hohe gesamtstädtische Wirkung</p> <p>IV hohe lokale Wirkung</p>	<p><u>Effektivität (Verknüpfung von Kostenkategorie und Wirkungsklasse):</u></p> <p>G geringe Effektivität</p> <p>M mittlere Effektivität</p> <p>H hohe Effektivität</p> <p>SH sehr hohe Effektivität (Sofortmaßnahme)</p>
--	--	--



## Protokoll

## Anlage 11.1

Datum: 20.09.2023

Uhrzeit: 17:00 bis 18:30 Uhr

Ort: Haus der Natur

**Betreff: Lärmaktionsplan Potsdam Runde 4  
Öffentlichkeitsveranstaltung**

### Teilnehmende:

Fr. Kolesnyk LH Potsdam, Bereich Umwelt und Natur

Hr. SchmäH LH Potsdam, Fachbereich Klima, Umwelt und Grünflächen

Hr. Olm LH Potsdam, Bereich Verkehr und Technik

Hr. Schönefeld SVU Dresden

sowie 8 Bürgerinnen und Bürger

1.	Begrüßung durch Herrn SchmäH
2.	Vorstellung des aktuellen Arbeitsstandes durch Herrn Schönefeld mit folgenden Schwerpunkten: <ul style="list-style-type: none"><li>» Methodik / Entwicklungen</li><li>» Bestandssituation</li><li>» Vergleich mit der Kartierung 2012 und 2017</li><li>» Wie geht es weiter?</li></ul>
3.	Hinweise / Diskussion
a)	Fluglärm  <u>Bürgerfrage:</u> Wird der Luftverkehr mit betrachtet?  <u>Antwort durch Herrn Schönefeld:</u> Das Thema Fluglärm spielt in Potsdam eine untergeordnete Rolle und wird lediglich am Rande betrachtet. Im bestehenden Lärmaktionsplan gab es hierzu ein kurzes zusammenfassendes Kapitel. Zum BER wird aktuell vom MLUK ein Rahmenplan erarbeitet. Im Rahmen der Berechnungen erstrecken sich die relevanten Betroffenheiten in Richtung Westen etwa bis in Höhe der Stadt Ludwigsfelde. Für Potsdam sind entsprechend lediglich Einzelüberflüge im Hinblick auf die Belästigungen besonders lauter Maschinen relevant.

## b) Rückertstraße

Bürgerhinweis: Im Bereich der Rückertstraße wurde zwar eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung für den Lkw-Verkehr vorgesehen, allerdings ist die Akzeptanz dieser Regelung unzureichend. Es bedarf zusätzlicher Kontrollen oder eines Einsatzes von Geschwindigkeitsanzeigetafeln.

Hinweis von Herrn Schönefeld: Vom Büro wurde ein Projekt betreut, wo die Wirksamkeit von Motivanzeigetafeln untersucht wurde. Hierbei sind deutliche Effekte nachweisbar gewesen. Allerdings ist eine dauerhafte Einrichtung notwendig sowie zu berücksichtigen, dass Motivanzeigetafeln lediglich punktuell wirken.

Bürgerhinweis: Ein weiteres Problem bildet das Hupen am Knotenpunkt Rückertstraße / Potsdamer Straße / Hugstraße. Ursächlich hierfür ist die unklare Verkehrsregelung. Bisher hat es hier keine Verbesserungen gegeben.

Hinweis von Herrn Schönefeld: Bereits im Fußverkehrskonzept gab es Diskussionen zum entsprechenden Knotenpunkt. Neben den Lärmproblemen gilt es hier auch andere Aspekte (Querbarkeit, etc.) zu verbessern. Allerdings handelt es sich um eine komplexe Situation, bei welcher einfache und schnelle Lösungen nicht weiterhelfen. Die Thematik wird nochmals mitgenommen.

## c) Differenzierung zwischen Tags und nachts

Bürgerhinweis: Auch während der Tageszeiten bestehen teilweise erhebliche Betroffenheiten, welche vielfach belastender ist als im Nachtzeitraum.

Antwort von Herrn Schönefeld: Häufig wird von den Bürgern bei der Frage, wann Sie sich gestört fühlen der Tages- und Abendzeitraum angegeben. In Bezug auf das persönliche Empfinden ist die Betroffenheit hier zumeist höher. Die gesundheitlichen Auswirkungen sind jedoch in der Nacht stärker ausgeprägt. Die Gefahren werden häufig unterschätzt. Insofern ist aus gesundheitlichen Erwägungen eine höhere Eingriffsnotwendigkeit in der Nacht gegeben. Nichtsdestotrotz geht es im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch darum insgesamt Qualitäten zu erhöhen. Generell ist hierbei jedoch vielfach eine Abwägung mit anderen Aspekten notwendig.

## d) Templiner Straße

Bürgerhinweis: Der Straßenzustand in der Templiner Straße ist aufgrund mehrfacher Aufgrabungen in einem sehr schlechten Zustand.

Es ergeben sich erheblicher Verkehrsaufkommen durch die Wege zum Gymnasium Hermannswerder Weg, zum Olympiastützpunkt sowie zu den Werkstätten für Behinderte. Des Weiteren wird die Straße intensiv durch den Pendlerverkehr von Caputh nach Potsdam genutzt. Bei Umleitungen im Bereich der Autobahn kommen weitere Belastungen

hinzu. Es bestehen deutliche Einschränkungen der Querungsmöglichkeiten.

Im Rahmen einer privaten Bürgerbefragung in der Straße haben 400 Bürgerinnen und Bürger teilgenommen und sich positiv zu einer Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geäußert.

Antwort von Herrn Schmäh: Genau für solche Hinweise sind die Lärmaktionsplanung sowie die zugehörige Öffentlichkeitsarbeit gedacht. Gegebenenfalls ist nach Fertigstellung der Lärmaktionsplanung ein erneutes Fachgutachten zur Beurteilung der Umsetzungsmöglichkeiten von Tempo 30 denkbar.

Bürgerfrage: Ist die Templiner Straße in der Umsetzungsplanung enthalten?

Antwort von Herrn Olm: Dies müsste im Detail nochmals geprüft werden. Im kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont ist die Templiner Straße wahrscheinlich nicht enthalten.

## e) Geschwindigkeitsbegrenzungen

Bürgerfrage: Warum kann die Geschwindigkeitsbegrenzung zum Beispiel in der Rückertstraße nicht etwas länger gezogen werden? Wäre nicht auch in der Templiner Straße die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sinnvoll?

Antwort von Herrn Olm / Herr Schönefeld: Für die Ausweisung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind die Rahmenbedingungen und Vorgaben des Verkehrsrechtes zu berücksichtigen. Im Nachgang zur letzten Stufe der Lärmaktionsplanung ist für die Templiner Straße bereits ein Lärmgutachten erstellt worden. Auf dessen Basis war im Rahmen einer Einzelfallabwägung eine entsprechende Anordnung aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht begründbar. Auf Bundesebene ist aktuell eine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes in Diskussion, wo auch Umweltbelange und städtebauliche Aspekte eine größere Rolle spielen sollen. Es besteht Hoffnung, dass mit einer Aktualisierung der Straßenverkehrsordnung größere Freiheitsgrade für entsprechende Anordnungen entstehen.

Bürgerfrage: Kann eine Tempo-30-Regelung nicht einfach umgesetzt und anschließend geschaut werden, ob sich jemand beschwert?

Antwort Herr Olm: Nein, dies funktioniert nicht. Die Verwaltung ist an Recht und Gesetz gebunden.

## f) Fahrbahnmarkierungen

Bürgerfrage: Gibt es Studien hinsichtlich einer besseren Akzeptanz für Geschwindigkeitsbegrenzungen durch zusätzliche Fahrbahnmarkierung?

Antwort von Herrn Schönefeld: Fachliche Studien hierzu sind nicht bekannt.

g) Geschwindigkeitsmessung Templiner Straße

Bürgerbitte: Es wäre schön, wenn in der Templiner Straße regelmäßig geblitzt werden würde.

Antwort Herr Olm: Die entsprechende Bitte wird an den zuständigen Fahrbereich übermittelt. Ob bereits im Bestand Messpunkte in der Templiner Straße bestehen ist nicht bekannt. Gegebenenfalls muss ein neuer ausgewiesen werden. Eine weitere Möglichkeit bietet eine Anfrage bei der Polizei, welche überall Geschwindigkeitskontrollen vornehmen kann.

h) Fußgängerüberwege

Bürgerfrage: Warum ist eine Umsetzung von Zebrastreifen nicht in größerem Umfang möglich?

Antwort von Herrn Olm und Herrn Schönefeld: Zebrastreifen bilden generell ein günstiges Instrument zur Förderung des Fußverkehrs. Allerdings sind auch hier verschiedene Einsatzkriterien zu berücksichtigen. Zudem wurde in einer Untersuchung vom Verband der Versicherer festgestellt, dass Zebrastreifen nur dort zur Anwendung kommen sollten, wo ausreichende Sichtbeziehungen und günstige Rahmenbedingungen vorhanden sind.

i) Leipziger Dreieck

Bürgerfrage: Warum dauert die Umsetzung so lange? Kommen noch weitere Verbesserungen für den Radverkehr?

Antwort von Herrn Olm: Neben den Verkehrsflächen wurde auch der komplette Leitungsbestand saniert. Darüber hinaus ergibt sich beim Bauen unter Verkehr generell ein längerer Bauzeitraum. Für den Radverkehr wird es weitere Verbesserungen geben. Teilbereiche wurden bisher noch nicht umgesetzt.

j) MAERKER-App

Bürgerfrage: Ist die MAERKER-App geeignet um Lärmprobleme zu melden bzw. Hinweise zur Lärmaktionsplanung zu geben?

Antwort durch Frau Kolesnyk: Nein, hierfür ist die MAERKER-App nicht gedacht. Hierfür sollte die niedrigschwellige Plattform / Online-Umfrage der Lärmaktionsplanung genutzt werden. Damit ergibt sich auch ein direkter Input in das Konzept.

Für die Online-Umfrage sollte bitte von allen Anwesenden nochmals Werbung gemacht

werden.

k) Viereckremise

Bürgerhinweis: Speziell in den Hauptverkehrszeiten wird der Knotenpunkt Nedlitzer Straße / Georg-Hermann-Allee umfahren. Daraus ergeben sich unnötige Zusatzbelastungen im Nebennetz. Der Lärm wird durch die Pflasterflächen an den Knotenpunkten verstärkt.

4. Information zum weiterer Projektablauf durch Frau Kolesnyk

- » Erarbeitung und verwaltungsinterne Abstimmung wesentlicher Inhalte
- » Entwurf des Lärmaktionsplanes
- » Öffentliche Auslegung über den Zeitraum von 4 Wochen
- » weitere Öffentlichkeitsveranstaltung zum Beginn des Auslegungszeitraumes
- » Abwägung der Hinweise aus der Öffentlichkeit
- » Endredaktion
- » einbringen des Konzeptentwurfs in die politischen Gremien
- » Beschluss in der Stadtverordnetenversammlung

5. Verabschiedung durch Frau Kolesnyk

**Aufgestellt:** Dresden, den 30.09.2023

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

## Protokoll

## Anlage 11.2

Datum: 17.04.2024  
Uhrzeit: 18:00 bis 19:30 Uhr  
Ort: Stadtverwaltung Edisonallee  
Betreff: **Lärmaktionsplan Potsdam Runde 4  
2. Öffentlichkeitsveranstaltung**

### Teilnehmende:

Fr. Kolesnyk LH Potsdam, Bereich Umwelt und Natur  
Hr. Olm LH Potsdam, Bereich Verkehr und Technik  
Hr. Schönefeld SVU Dresden  
sowie 7 Bürgerinnen und Bürger

1.	Begrüßung durch Frau Kolesnyk
2.	Vorstellung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes Stufe 4 durch Herrn Schönefeld mit folgenden Schwerpunkten: <ul style="list-style-type: none"><li>» Kurzzusammenfassung Analyse</li><li>» Maßnahmenkonzept</li><li>» Wirkungen / Ruhige Gebiete</li></ul>
3.	Hinweise / Diskussion <ul style="list-style-type: none"><li>a) Am Neuen Garten / Behlertstraße<p><u>Bürgerfrage:</u> Der sanierte Straßenabschnitt im Verlauf der Behlertstraße hört unmittelbar im Kreuzungsbereich auf. Nördlich weiterführend sind im Verlauf des Straßenzuges Am Neuen Garten / Behlertstraße erhebliche Fahrbahnoberflächenschäden vorhanden. Diese führen neben Lärm auch zu deutlichen Erschütterungen. Warum wurde hier im Bereich des Knotenpunktes mit der Sanierung aufgehört?</p><p><u>Antwort durch Herrn Schönefeld / Herrn Olm:</u> Aus Kostengründen wurde bisher lediglich der Abschnitt zwischen Berliner Straße und Mangerstraße erneuert. Der nördlich anschließende Abschnitt ist auf der Sanierungsbedarfsliste. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die verfügbaren Mittel (ca. 4 Mio. € pro Jahr) lediglich einen geringen Teil des notwendigen Bedarfes für die Sanierung der Straßen im Stadtgebiet (ca. 240 Mio. €) abde-</p></li></ul>

cken.

Der Hinweis zum Handlungsbedarf aus Lärmschutzgründen für den Straßenzug Am Neuen Garten / Behlerstraße wird nochmals mitgenommen.

## b) Mobilitätsstationen

Bürgerhinweis: Die Verknüpfung von Carsharing, Fahrradleihsystem und Elektrolademöglichkeiten bietet in anderen Städten ein sehr gutes Angebot.

Hinweis von Herrn Schönefeld und Herrn Olm: Für die Einrichtung von Mobilitätsstationen gibt es im Stadtgebiet bereits konkrete Planungen. Es sollen 70 Stationen in Potsdam entstehen. Erste Stationen wurden in der Dortustraße sowie im Bereich des Mobilitätsdrehscheibe Marquardt schon eingerichtet. Das Thema wird auch bereits im Lärmaktionsplan adressiert.

## c) Alt Nowawes

Bürgerhinweis: Auf Kopfsteinpflaster ist laut Aussage des Ordnungsamtes eine Geschwindigkeitsmessung nicht möglich. Weil durch das Wippen der Fahrzeuge nicht sichergestellt werden kann, dass eine gerichtlich belastbare Messung gewährleistet werden kann. Auch der Abstand zu den Beschilderungsstandorten bildet ein weiteres Problem. Insofern wäre hier der Einsatz der angesprochenen Motivanzeigetafeln sinnvoll. Im Straßenverlauf existieren 4 Tagesmütter bzw. Kitas.

Bürgerfrage: Wäre eine Ausweisung von Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn denkbar?

Antwort Herr Olm: Hier sind die Rahmenbedingungen / Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich einer Sicherung der Flüssigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen. Der Straßenzug bildet eine wichtige Erschließungsstraße für das Wohngebiet.

Allerdings soll auch für den Bereich Babelsberg, ähnlich wie für die Innenstadt bereits erfolgt, demnächst ein Konzept zum Neudenken von Straßenräumen bearbeitet werden. Gegebenenfalls ergeben sich hierbei weitere Möglichkeiten zur Unterstützung der Lärminderung im Bereich Alt Nowawes.

## d) Eisenbahnlärm

Bürgerfrage: Findet sich im Lärmaktionsplan ein Hinweis zur Berechnung der Prioritätenkennziffern für die Lärmsanierung der Bahn?

Antwort von Herrn Schönefeld: Im entsprechenden Kapitel zum Eisenbahnverkehr sind die Prioritätenkennziffern für die verschiedenen Strecken dokumentiert. Zudem finden sich im Literaturverzeichnis die Verweise zu den entsprechenden Detailinformationen bei der DB AG. Diese enthalten u. a. eine Beschreibung zur Methodik der Prioritätenkennzif-

fern.

e) Durchgangsverkehr

Bürgerfrage: Ist bekannt, wie hoch der Durchgangsverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam ist?

Antwort Herr Olm: Durch die Stadt werden regelmäßig Kordonzählungen an den Stadträndern durchgeführt. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs (Verkehr der nur durch die Stadt durchfährt) liegt lediglich im Bereich zwischen 5 und 10 %. Den überwiegenden Teil des Verkehrs in Potsdam bilden Fahrten innerhalb des Stadtgebietes bzw. Fahrten mit Quelle oder Ziel im Stadtgebiet.

f) Nuthestraße

Bürgerfrage: Warum darf im Verlauf der Nuthestraße schneller als 50 km/h gefahren werden?

Antwort von Herrn Schönefeld: Die Straße ist nicht als klassische Stadtstraße sondern im Sinne einer Schnellstraße bzw. Stadtautobahn angelegt worden. Hier sind sowohl baulich als auch verkehrsrechtlich andere Parameter gegeben.

Bürgerfrage: Wäre es aus Lärmgesichtspunkten nicht sinnvoll die Geschwindigkeit im Zuge der Nuthestraße zu reduzieren oder dies gleich ganz im Sinne einer normalen Stadtstraße zu gestalten. Auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sollte geprüft werden.

Antwort von Herrn Schönefeld: Eine entsprechendes Vorgehen wäre zu visionär. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Landeshauptstadt Potsdam lediglich für einen kleinen Teil der Nuthestraße zuständig ist. Baulastträger für die Abschnitte östlich der Friedrich-List-Straße ist der Landesbetrieb für Straßenwesen.

Bürgerfrage: Im Bereich der Nuthewiesen könnten zusätzliche Lärmschutzwände zu einer Verbesserung der Bestandssituation sowie zur Aufwertung des Naturschutzgebietes als Erholungsfläche beitragen.

Antwort von Herrn Schönefeld: Für entsprechenden Lärmschutzeinrichtungen existieren beim zuständigen Baulastträger keine rechtlich bindenden Verpflichtungen. Eine Finanzierung bzw. Umsetzung ist daher schwierig.

g) Geschwindigkeitsüberwachung

Bürgerhinweis: Ein weiteres generelles Problem bilden Geschwindigkeitsüberschreitungen. Insgesamt wird zu wenig überwacht.

Antwort Herr Olm: Generell ist zwischen Ordnungsamt und Polizei zu unterscheiden. Das Ordnungsamt hat festgelegte Messpunkte, wo eine Geschwindigkeitsüberwachung durchgeführt wird. Die Polizei darf theoretisch überall Messungen durchführen. Jedoch sind auch hier verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Priorität für die Dialogdisplays haben Bereiche im Umfeld von Schulen und Kitas.

#### h) Geschwindigkeitsbegrenzungen

Bürgerhinweis: Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre wünschenswert.

Antwort Herr Olm: Hierfür gibt die Straßenverkehrsordnung den Rahmen vor. Abweichungen von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit müssen begründet werden. Hier hat die Landeshauptstadt Potsdam in der Vergangenheit jeweils u. a. auf Basis der Lärmaktionsplanung die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 im Hauptstraßennetz überprüft. Für eine Vielzahl von Strecken wurden entsprechende Regelungen bereits umgesetzt. Der weitere Prüfbedarf ist im aktuellen Lärmaktionsplan dokumentiert.

#### i) Lärmgrundlagendaten

Bürgerfrage: Ist es richtig, dass der Lärm ausschließlich berechnet wird? Warum erfolgen keine Messungen?

Antwort durch Herrn Schönefeld: Um einen vergleichbaren Wert zu bekommen müsste über einen längeren Zeitraum gemessen werden. Ergebnis wäre die Information für einen Punkt. Benötigt werden jedoch Informationen für das gesamte Stadtgebiet. Insofern bilden beim Verkehrslärm Messungen eine absolute Ausnahme. Auch bei gerichtlichen Auseinandersetzungen bilden Lärmberechnungen die Grundlage. Diese sind durch Messungen validiert worden und bilden entsprechend die mittlere Lärmsituation gut ab.

#### 4. Information zum weiteren Projektablauf durch Frau Kolesnyk

- » Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird ab dem 22.04.2024 öffentlich ausgelegt bzw. unter <https://www.potsdam.de/de/laermaktionsplan> im Internet bereitgestellt.
- » Parallel erfolgt eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.
- » Anschließend werden die Hinweise aus der Öffentlichkeits- und TÖB-Beteiligung abgewogen und eingearbeitet.
- » Nach der Berichtaktualisierung wird das Konzept in die politischen Gremien eingebracht und ein Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung angestrebt.
- » Abschließend erfolgt eine Meldung an das Landesamt für Umwelt bzw. die EU.

5.	Verabschiedung durch Frau Kolesnyk
----	------------------------------------

**Aufgestellt:** Dresden, den 24.04.2024

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

**Anlage 12** Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Potsdam – Fortschreibung 2023 / 2024 (Runde 4)“ im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Berichtentwurf (Stand 17.04.2024).

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Eisenbahn-Bundesamt / 13.05.2024	<p>[V]ielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (Runde 4) der Stadt Potsdam. Im Rahmen der Mitwirkung in den Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TÖB) dar.</p> <p>Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen die folgenden Informationen und Materialien zur Verfügung. Unter <a href="https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/bb/node.html">https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/bb/node.html</a> können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag- Abend-Nacht-Lärmindex LDEN als auch für den Nacht-Lärmindex LNight) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen: <a href="https://bscw.bund.de">https://bscw.bund.de</a>. Bitte beachten Sie bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten.</p> <p>Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes sowie die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Di-</p>	<p>Statement</p> <p>Die entsprechenden Informationen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Berichtentwurfes zum Lärmaktionsplan berücksichtigt.</p> <p>Die entsprechenden Informationen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Berichtentwurfes zum Lärmaktionsplan berücksichtigt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>gitalen und Verkehr (BMDV) <a href="https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html">https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html</a> sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die Sie unter <a href="https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile">https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile</a> einsehen können.</p> <p>Die derzeit aktuellen Daten zu den Anlagen 1 (Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche) und 3 (Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung können Sie dem beigefügten Auszug aus dem Anhang II des LAP des Eisenbahn-Bundesamtes entnehmen.</p> <p>In Kapitel 2.6.7 auf S. 44 des LAP-Entwurfes der Stadt Potsdam werden die Belastetenzahlen für LNight und LDEN für verschiedene Pegelbereiche genannt. Ich bitte Sie diese mit den Belastetenzahlen abzugleichen, die Sie ebenfalls dem beigefügten Auszug aus dem Anhang II des LAP des Eisenbahn-Bundesamtes für die Stadt Potsdam entnehmen können.</p> <p>Im LAP-Entwurf der Stadt Potsdam steht auf Seite 118: „Dabei besteht ein Sanierungsbereich aus mehreren Sanierungsabschnitten.“ Bitte beachten Sie, dass es sich andersherum verhält; ein Sanierungsabschnitt besteht aus mehreren Sanierungsbereichen.</p> <p>Ebenfalls auf Seite 118 wird beschrieben, dass bei der Priorisierung das wesentliche Problem bestehe, „dass durch die Zusammenfassung zu Sanierungsbereichen</p>	<p>Die bestehenden kleinteiligen Abweichungen werden korrigiert.</p> <p>Eine entsprechende redaktionelle Anpassung wird vorgenommen.</p> <p>Im Sinne der Transparenz sowie einer priorisierten Umsetzung für Abschnitte mit den höchsten Betroffenheiten hat die aktuelle Vorgehensweise deutliche Schwä-</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>(Anmerkung: hiermit sind aller Voraussicht nach Sanierungsabschnitte gemeint, siehe vorheriger Absatz) kein spezifischer Wert für die Landeshauptstadt Potsdam bzw. für einzelne Hauptkonfliktbereiche innerhalb des Stadtgebietes (z. B. in Potsdam-Babelsberg) gebildet wird.“ Es sei eine stärkere Differenzierung bei der Priorisierung im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen erforderlich, um der ortsspezifischen Situation Rechnung tragen zu können.</p> <p>Die Bildung von Sanierungsbereichen und Sanierungsabschnitten wird im „Gesamtkonzept der Lärmsanierung 2022“ definiert und erläutert, welches vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) erarbeitet wurde. Sie können das Gesamtkonzept hier aufrufen: <a href="https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile">https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/gesamtkonzept-der-laermsanierung-erlaeuterungstext.pdf?__blob=publicationFile</a> Die Sanierungsbereichs- und Sanierungsabschnittsbildung wird auf den Seiten 8 und 9 dargestellt. Dabei ist es für eine an Prioritäten orientierte, systematische und effiziente Umsetzungsplanung grundsätzlich erforderlich, kleinräumige Sanierungsbereiche einer Strecke zu handhabbaren Abschnitten zusammen zu fassen. Die operative Umsetzung der Bereichs- und Abschnittsbildung liegt bei der der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG).</p> <p>Als weiterer Punkt wird im Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Potsdam auf Seite 118 der Wunsch geäußert, sich bei der Lärmsanierung nicht nur an den Auslösewerten der Lärmsanierung zu orientieren, sondern an den Grenzwerten für Streckenneubauten.</p> <p>Hierzu möchte ich mitteilen, dass Streckenneubauten unter die Lärmvorsorge fallen. Beim Neubau oder bei ei-</p>	<p>chen. Insofern ist eine Anpassung der Systematik aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam weiterhin zielführend.</p> <p>Die Unterschiede zwischen der Lärmsanierung und Lärmvorsorge sind bekannt und werden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.</p> <p>Allerdings sind durch die Anpassung der Lärmsanierungsgrenzwerte in den vergangenen Jahren bei den bereits lärmsanierten Abschnitten deutliche Unterschiede beim Lärminderungsniveau zu verzeichnen, welche</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>ner wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges ist im Rahmen der sogenannten Lärmvorsorge eine Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen. Hierbei besteht ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Bitte beachten Sie, dass die Lärmsanierung und die Lärmvorsorge zwei verschiedene Instrumente sind. Beide dienen zwar dem Schutz vor Schienenverkehrslärm, haben aber verschiedene gesetzliche Grundlagen und entsprechend verschiedene behördliche Zuständigkeiten. Aus diesem Grund unterscheiden sich auch die Auslösewerte der Lärmsanierung und die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge. Die Lärmsanierung ist zudem „freiwillig“, als dass auf sie kein rechtlicher Anspruch besteht.</p> <p>Abschließend möchte ich noch darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt sein können. Wir bitten Sie, diesen Umstand bei einer Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.</p> <p>Ich hoffe, die zur Verfügung gestellten Informationen und Materialien unterstützen Sie bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Potsdam. Sollten Sie weitere Fragen zur Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes haben, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>teilweise zu erneuten Lärmsanierungsbedarfen bereits bearbeiteter Strecken führen. Um dies zu vermeiden und gleichzeitig ein größtmögliches Schutzniveau für die Anwohnerinnen und Anwohner erreichen zu können, ist es aus Sicht der Landeshauptstadt Potsdam sinnvoll im Rahmen der Lärmsanierung von vornherein das gleiche Schutzniveau, wie bei der Lärmvorsorge umzusetzen.</p> <p>Bei der Abgrenzung der ruhigen Gebiete wurden die Einwirkbereiche des Schienenverkehrslärms bereits berücksichtigt.</p> <p>Statement</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
2.	Gemeinde Kleinmachnow / 14.05.2024	Die unter <a href="http://www.potsdam.de/laermaktionplan">www.potsdam.de/laermaktionplan</a> einsehbaren Planungsunterlagen habe ich mit Interesse zur Kenntnis genommen.	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Die Belange der Gemeinde Kleinmachnow werden durch die Aufstellung des Lärmaktionsplanes (w. Runde) der Landeshauptstadt Potsdam grundsätzlich nicht berührt.</p> <p>Ich wünsche Ihnen für das weitere Verfahren viel Erfolg!</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
3.	Autobahn GmbH / 20.06.2024	<p>wir wurden von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2024, Stand 17. April 2024 gebeten.</p> <p>Die Niederlassung (NL) Nordost der Autobahn GmbH des Bundes ist gemäß der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG-Beleihungsverordnung- InfrGGVB) mit der Wahrnehmung der Aufgaben eines Trägers öffentlicher Belange beliehen und hat in dieser Funktion die vorgelegten Planunterlagen geprüft.</p> <p>Vor diesem Hintergrund beschränkt sich unsere Stellungnahme ausschließlich auf eine reine Plausibilitätskontrolle der benannten Maßnahmen und der getroffenen Schlussfolgerungen des LAP zu Bundesautobahnen. Eine Prüfung der im LAP benannten Eingangsdaten auf Vollständigkeit und Richtigkeit sowie der schalltechnischen Berechnungen ist ausdrücklich nicht Gegenstand unserer Stellungnahme.</p> <p>Bereitgestellt wurde ein 143-seitiges PDF-Dokument "Lärmaktionsplan 2024 für dem Ballungsraum Potsdam" Stand 17.04.2024 einschl. weiterer 11 Anlagen.</p> <p>Die Stellungnahme beschränkt sich ausschließlich auf den in Anlage 10 gelisteten Maßnahmenblock 5 Ab-</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>schirmung bzw. Passive Schallschutzmaßnahmen.</p> <p>Sie schlagen eine Bewertung der Notwendigkeit von zusätzlichen Schallschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände und -wälle) bei einem 6-streifigen Ausbau der BAB 10 im Bereich Uetz und Marquardt Siedlung vor.</p> <p>Das nationale Recht zum Schutz vor Verkehrslärm an öffentlichen Straßen unterscheidet zwischen der Vermeidung unzumutbarer Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge und der Verringerung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen, an denen keine wesentlichen straßenbaulichen Veränderungen vorgenommen werden (Lärmsanierung).</p> <p>Im genannten Bereich plant die Autobahn GmbH des Bundes derzeit keine baulichen Maßnahmen, die einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes darstellen.</p> <p>Der sechsstreifige Ausbau der A 10 im Bereich von Autobahndreieck Werder bis Autobahndreieck Havelland ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der Priorisierung Weiterer Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Ein Zeitpunkt für die Fortsetzung des Planungsprozesses und folglich ein Zeitpunkt für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen kann gegenwärtig nicht benannt werden. Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge können deshalb kurzfristig nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Statement</p> <p>Die Unterschiede zwischen der Lärmsanierung und Lärmvorsorge sind bekannt und werden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.</p> <p>Statement</p> <p>Auf die entsprechende Verankerung der Ausbaumaßnahme als weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan wird bereits Bezug genommen. Ein Hinweis zum aktuell unbestimmten zeitlichen Umsetzungshorizont wird ergänzt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p>

**Anlage 13** Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Potsdam – Fortschreibung 2023 / 2024 (Runde 4)“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf (Stand 17.04.2024) im Zeitraum zwischen 22.04.2024 und 31.05.2024.

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	I. K. / 02.05.2024	Bitte überprüfen Sie die Veranstaltungen, die Open Air stattfinden. Bis zur Schlegelstraße zwischen Voltaireweg und Pappelallee sind die Veranstaltungen des Waschhaus und am Lustgarten zu hören. Eine Festschreibung von Ruhezeiten zwischen 22:00 und 6:00 Uhr sind daher einzuhalten.  Darüber hinaus kann jede Menge Lärm dadurch reduziert werden, wenn Mäharbeiten im öffentlichen Bereich nur noch einmalig im Jahr auf allen öffentlichen Grünflächen durchgeführt werden. Das verringert nicht nur den Lärmpegel, sondern schützt auch andere Umweltgüter und verringert die Kosten für die Stadt. Gleiches sollte auch für Privatgrundstücke gelten.	Der Veranstaltungslärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.  Die entsprechenden Lärmbelastungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.	nicht zu berücksichtigen  nicht zu berücksichtigen
2.	C. K. / 02.05.2024	Mit Freude habe ich den Artikel über den Lärmaktionsplan gelesen.  Mit dieser Mail möchte ich ebenfalls die Neuendorfer Straße benennen. Beginnend ab der Brücke die den Stern von Drewitz trennt, bis zur Ampel Ecke Galileistr. Wohnen viele Menschen und haben auch ihren Balkon zur Straßenseite. Die Anwohner leiden darunter und nutzen ihre Balkone fast gar nicht. Ich wohne nun dort schon seit 18 Jahren und es wird immer schlimmer. Drewitz wurde auch beruhigt, warum ist das nicht auch am Kepler möglich?	Statement  Im entsprechenden Abschnitt der Neuendorfer Straße ist angesichts der im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Werte die Möglichkeiten für eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht gegeben. Der Abschnitt ist entsprechend nicht Bestandteil der aktuellen Schwerpunktprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.	kein Änderungsbedarf  nicht zur berücksichtigen

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
3.	J. W. / 04.05.2024	<p>Sehr gerne möchte ich Ihrer Aufforderung zur Bürgerbeteiligung bei der Reduzierung des Verkehrslärms in Potsdam hiermit folgen.</p> <p>Mein Wunsch ist es, ernsthaft über eine generelle Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/[h] an 7/24 In der Großbeerenstraße, vom Luther Platz bis zur Flow Straße nachzudenken.</p> <p>Zur Begründung: durchgängig fließender Verkehr ist praktisch nicht möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- durch 8 Ampeln und einen Bahnübergang</li> <li>- ständiges Auf- und Ab fahren auf Parkplätze von Diskountern, Baumarkt, Tankstellen</li> <li>- lange und häufige Schrankenschließungen am Bahnhof Medienstadt</li> <li>- starker Verkehrsabfluss von der Nuthé- Schnellstraße über die Neuendorferstraße zur Großbeerenstraße, besonders Vor- und Nachmittags</li> <li>- häufige Schülerbewegungen an 6 Schulstandorten</li> <li>- Die Großbeerenstraße wird in Ihrem „Potsdamer Lärmatlas“ genau in diesem Bereich als „Lärmbaustelle“ bezeichnet</li> <li>- Achtung! Alter Hut! Der CO2 Ausstoß bei Verbrennungsmotoren ist bei Tempo 30 geringer als bei Tempo 50!</li> </ul>	<p>Statement</p> <p>Eine Prüfung der Möglichkeiten für eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist für den Teilabschnitt zwischen Pestalozzistraße und Ahornstraße bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Im östlich angrenzenden Teilabschnitt ist angesichts der im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Werte die Möglichkeiten für eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht gegeben. Der Abschnitt ist entsprechend nicht Bestandteil der aktuellen Schwerpunktprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>teilweise bereits berücksichtigt</p>
4.	B. B. / 07.05.2024	<p>mit Interesse haben wir die Veröffentlichungen und die Aufforderung zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Lärmaktionsplan verfolgt.</p> <p>[Link zur Öffentlichkeitsbeteiligung]</p> <p>Leider ist in der veröffentlichten Maßnahmenübersicht kein Punkt zum Lärmschutz entlang der A115 zu erken-</p>	<p>Im Bereich der Landeshauptstadt Potsdam besteht im Verlauf der BAB 115 bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h. Darüber hinaus sind im Verlauf der Autobahn Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Im Ergebnis der aktuellen Lärmkartierung wird deutlich, dass durch die BAB 115 vorrangig Lärmbelastungen im</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>nen.</p> <p>Mit der Antwort zur kleinen Anfrage 24/SVV/0252-01 - Stand Lärmaktionsaktionsplan für verbesserten Lärmschutz entlang der A115 - auf Grund des Beschlusses 22/SVV/0813 - Verbesserter Lärmschutz entlang der A115 - sollte dies im Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden. Wir bitten Sie eindringlich um Aufnahme dieses Beschlusses in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Ein verbesserter Lärmschutz bedeutet für alle Menschen in den Stadtteilen Drewitz, Stern und Kirchsteigfeld eine erhebliche Verbesserung für ihre Gesundheit.</p>	<p>Sinne erheblicher Belästigungen existieren. Allein durch diese lassen sich weiterführende Lärmschutzmaßnahmen im Verlauf der Autobahn nicht begründen.</p> <p>Sowohl im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung als auch der Lärmaktionsplanung wurde die BAB 115 im Bereich Potsdam mit betrachtet.</p> <p>Angesicht der im Rahmen der Kartierung festgestellten Lärmsituation lassen sich weiterführende Lärmschutzmaßnahmen im Verlauf der Autobahn aktuell nicht begründen.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
5.	P. B. / 14.05.2024	<p>[N]ach dem gestrigen Telefonat mit Frau Kolesnyk möchte ich anregen, neben den Lärmbelästigungen, die von Autobahnen, Bundes- u. Landesstraßen sowie Bahnstrecken ausgehen, auch der Luftraum in den Blick genommen wird.</p> <p>Insbesondere an den Wochenenden (Samstagen und Sonntagen) mehren sich die lautstarken Überflüge von Privat-, Sport- u. kommerziellen Kleinflugzeugen über eine Vielzahl von Potsdamer Stadtteilen in geringer Höhe weit unter 300 m.</p> <p>Dies betrifft die Vormittagsstunden und zieht sich bis in den späten Nachmittag und die frühen Abendstunden (auch unterhalb der zulässigen Mindestflughöhe!!!).</p> <p>Das Nachbarschaftsrecht des Bundes u. des Landes schreibt an den Wochenenden für alle (städtischen) Bewohner eine besondere Ruhepflicht vor (keine ruhestörenden Veranstaltungen, Motorgeräusche von Garten-</p>	<p>Statement</p> <p>Die Missachtung von Flugregelungen ist bei den für den Luftverkehr zuständigen Behörden bzw. bei den Flughäfen / Verkehrslandeplätzen unter Angabe der entsprechenden Kenndaten (Datum, Uhrzeit, Flugrichtung, Maschinenkennung) der jeweiligen Maschine vorzunehmen.</p> <p>Der Nachbarschaftslärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zur berücksichtigen</p> <p>nicht zur berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>u. anderen Geräten etc.). Besonders hohe Geräusche verursachende private u. kommerziell betriebene Maschinen hebeln die das Gemeinwohl betreffenden Grundregeln und Gesetze, die für alle gelten?!, aus.</p> <p>An dieser Stelle wäre geboten (ähnlich wie bei Gesprächen der LHP mit dem Vorstand der DB) den Kontakt zur Deutschen Flugsicherung/ Überwachung Berlin/ Brandenburg zu suchen, um strengere Regelungen im Interesse des Gemeinwohls einzuführen.</p> <p>Für mich entsteht hier ein sehr großer Widerspruch zu dem in den Medien regelhaft propagierten Mantra bzw. Slogan. „In Potsdam wohnen, wo andere gern Urlaub machen würden!“ Dieser Spruch verkommt für viele Bewohner zur Farce.</p>	<p>Die Landeshauptstadt Potsdam ist Mitglied der Fluglärmkommission des Hauptstadtflughafens BER und setzt sich dort für die Interessen der Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf den Fluglärm ein.</p> <p>Statement</p>	<p>nicht zur berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
6.	A. J. / 22.05.2024	<p>[W]ir sind in das neue Quartier in der Lotte-Laserstein-Str. ■ ■ umgezogen und hier ist ein unglaublicher Lärm von der Nuthe Schnellstraße, der Horstweg-Ausfahrt und dem Horstweg selbst.</p> <p>Der Horstweg ist an sich selbst schon sehr alt und mit Straßenschäden durchzogen und sogar nicht mal die Dreifach-Verglasung der Fenster hilft gegen den Lärm.</p> <p>Wir möchten bei Ihnen die Beschwerde einreichen.</p> <p>Ich habe im Internet gesehen, dass ein Erneuerungskonzept in den nächsten Jahren für die Umgebung vorliegt. Wäre es möglich die Wünsche der neuen Bewohner zu berücksichtigen?</p>	<p>Im Rahmen des Neubaus von Wohngebäuden sind unter Berücksichtigung der Vorgaben der DIN 18005 Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Entsprechend ist davon auszugehen, dass keine gesundheitsrelevanten Lärmpegel bestehen.</p> <p>Für den Horstweg im betreffenden Abschnitt ist im Entwurf des Lärmaktionsplanes eine Überprüfung der Möglichkeiten zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h enthalten.</p> <p>Statement</p> <p>Unabhängig von der Bearbeitung von Konzepten können Anregungen und Hinweise jederzeit an die Landeshauptstadt Potsdam gerichtet werden.</p>	<p>nicht zur berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
7.	L. K. / 26.05.2024	<p>Gerne möchte ich einen Hinweis zum Lärmschutzplan einreichen.</p> <p>Wir wohnen im sog. Schäferfeld am Stern, genau Fuldaer Str. in 14480. Zuvor haben wir viele Jahre in der Gagarinstr., gewohnt.</p> <p>Ich finde, dass die Nuthe-Schnellstraße im Bereich Stern zu einer hohen Lärmbelastung für die Anwohnenden am Stern führt, natürlich abhängig vom genauen Wohnort und von der Windrichtung. Aber insgesamt sind extrem viele Anwohnende betroffen (von Kepler-Platz bis Baggersee- beide Seiten von der Nuthetal-Schnellstraße), sowie der Baggersee selbst, inzwischen Naherholungsgebiet nicht nur für die Anwohnenden vom Stern, sondern ebenfalls von Anwohnenden von ganz Potsdam Süd und Babelsberg genutzt. Insbesondere am Baggersee ist die Schnellstraße immer sehr laut zu hören, was die Erholungsqualität deutlich einschränkt.</p> <p>Ich frage mich, warum hier noch nie über Flüsterasphalt oder eine Lärmschutzwand nachgedacht worden ist, während etwas weiter nördlich in Babelsberg beides</p> <p>Ich möchte hiermit anregen, ebenfalls im Bereich Stern, der von der Belastung und Bevölkerungsdichte mehr betroffen sein sollte als Babelsberg, ebenfalls entsprechende Maßnahmen umzusetzen, um die Lärmbelastung durch die Nuthe-Schnellstraße zu minimieren inzwischen nachgerüstet wurde.</p> <p>Vielen Dank fürs Weitertragen und Einbringen dieses Vorschlags.</p>	<p>Statement</p> <p>Die bestehenden Probleme insbesondere im Hinblick auf erhebliche Belästigungen im Verlauf der Nuthestraße sind bekannt und wurden im Rahmen der Erarbeitung der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt ist bereits Bestandteil im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Für die Nuthestraße ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich diese nicht in der Baulast der Landeshauptstadt Potsdam befindet. Zuständiger Baulastträger ist der Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg.</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>teilweise bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
8.	Y. K. / 30.05.2024	<p>[I]ch möchte mich zum Lärmaktionsplan äußern. Ich finde es sehr erfreulich, dass sich die Stadt Potsdam dieser Thematik annimmt. Lärm ist ein sehr großer Stressor</p>	<p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>und damit eine große Gefahr für die Bevölkerung.</p> <p>Ich wohne in der Zeppelinstraße, Höhe Einmündung Im Bogen.</p> <p>Die Zeppelinstraße ist eine hoch frequentierte Hauptstraße Potsdams, zudem Bundesstraße und Einflugschneise für sämtliche Pendler aus dem westlichen Umland Potsdams morgens in die Stadt hinein und abends wieder aus der Stadt hinaus.</p> <p>Außerdem wird die Zeppelinstraße von Bussen und Straßenbahnen des ÖPNV befahren. Deren Haltestellen befinden sich vor meiner Haustür. Busse und Straßenbahnen benutzen ein Gleisbett, welches stadtauswärts durch den Kfz-Verkehr und stadteinwärts durch den Busverkehr mitgenutzt wird. Die Oberflächenbefestigung mit Pflaster ist nicht geräuscharm ausgelegt. Die durch Straßenbahnen und Schwerlastverkehr ausgelösten Erschütterungen sind im Haus spürbar.</p> <p>Zusätzlich ist zwischen Haltestelle und Einmündung Im Bogen eine Verkehrsampel in Betrieb, die regelmäßig den rollenden Verkehr anhalten und wieder anfahren lässt.</p> <p>In der Summe sind die Geräusche der Straße sehr laut, zu laut.</p> <p>Seit Kurzem gibt es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Haltestelle nach stadtauswärts. Daran halten sich die Kfz-Nutzenden jedoch nicht. Eine Verkehrsüberwachung gibt es an dieser Stelle nicht.</p> <p>Nehmen die starken Verkehrsgeräusche der Zeppelinstraße in der Nachtzeit einen geringeren Ausschlag, kommt die Eisenbahnlinie zum Tragen, indem der Eisen-</p>	<p>Statement</p> <p>Eine Sanierung / ein Austausch der Pflasterflächen durch Asphalt im Bereich des Gleiskörpers ist bereits Bestandteil im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Hierbei handelt es sich um eine Fußgängerlichtsignalanlage, welche einen sicheren Zugang zur Haltestelle gewährleisten soll. Ein gänzlich Vermeiden von Brems- und Anfahrvorgängen ist hier nicht möglich.</p> <p>Statement</p> <p>Auf die Notwendigkeit einer regelmäßigen Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (sanktioniert und unsanktioniert) wird im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes bereits eingegangen.</p> <p>Auf die bestehenden Lärmprobleme im Verlauf der Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet Potsdam sowie die generellen Handlungsmöglichkeiten wird im Berichtent-</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>teilweise bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>bahnverkehr beim Queren der Havelbrücke seinen Schall über die Havel verteilt. Jeder einzelne Zug, der die Brücke zur Nachtzeit quert, ist laut hörbar.</p> <p>Ich fühle mich im Lärmaktionsplan nicht gesehen. Die Lärmbelastung ist an meinem Standort dauerhaft zu hoch. Eine db-Messung an der Kreuzung Zeppelinstraße, Einfahrt Im Bogen wäre sinnhaft gewesen.</p> <p>Da hier mehr als 10 Personen an dieser Kreuzung und ringsherum leben, ist die Einordnung in Tabelle 5 nicht korrekt. Auch die Einordnung dieses Straßenabschnittes in Tabelle 6 kann aufgrund der hohen Zahl der betroffenen Personen nicht korrekt sein. Es hieß vorab, die Anzahl der betroffenen Personen würde eingerechnet werden. Dieses ist hier offensichtlich nicht geschehen, da andere Straßenzüge mit weit weniger betroffenen Personen eine höhere Lärmkennziffer erhielten.</p> <p>Eine Lärmreduzierung kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden: Die durchgängige ganztägige 30 km/h-Regelung Zeppelinstraße Höhe Kastanienallee bis Ortsausgang bzw. Höhe Forststraße und andersherum statt nur 22-6 Uhr (analog dem Streckenabschnitt Zeppelinstraße (G.-Scholl-Str. - Kastanienallee)).</p> <p>Die Reduzierung der stadtauswärtigen Fahrspuren auf</p>	<p>wurf des Lärmaktionsplanes bereits eingegangen. Die konkrete Umsetzung von Maßnahmen obliegt dem Eisenbahnbundesamt sowie der DB AG.</p> <p>Die Lärmkartierung bildet die jahresdurchschnittlichen Lärmbelastungen ab und ist für die Lärmaktionsplanung ausschlaggebend. Lärmmessungen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Die zitierte Angabe in der Tabelle 5 bezieht sich auf die Personen, für welche ein gewisser Lärmpegel (in diesem Fall 60 dB(A) nachts) überschritten werden und nicht auf die Zahl der insgesamt im Abschnitt lebenden Menschen.</p> <p>Bei der Berechnung der Lärmkennziffer werden alle Personen berücksichtigt, bei denen der Lärmpegel die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) für den Lärmindex <math>L_{den}</math>) überschreitet. Zudem wird die Höhe der Überschreitung berücksichtigt und eine Normierung in Bezug auf die Abschnittslänge vorgenommen. Insofern ist es möglich, dass Abschnitte ohne Betroffenenheiten in der Pegelklasse über 60 dB(A) nachts eine höhere Lärmkennziffer aufweisen, als der betreffende Abschnitt.</p> <p>Im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung wurden zwischen den verkehrlichen Belangen und den Belangen des Gesundheitsschutzes abgewogen. Die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung berücksichtigt den erhöhten Schutzbedarf der Anwohnerinnen und Anwohner in der Nacht sowie die in diesen Tageszeiten deutlich geringere Bedeutung für den Kfz-Verkehr.</p> <p>Zumindest im Bereich der zentralen Knotenpunkte sor-</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>teilweise be-</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>eine für den Kfz-Verkehr nutzbare Fahrspur und Nutzung der „ehemaligen“ zweiten Spur als vernünftigen, breiten Radweg (rechtsseitig) bzw. als ausschließliche Straßenbahn-/Busspur (linksseitig) (analog dem Streckenabschnitt Zeppelinstraße (G.-Scholl-Str. - Kastanienallee)).</p> <p>Die Sanierung der Oberflächenbefestigung im Gleisbett zu einer lärmarmen Variante, um die Nutzung der inzwischen genutzten E-Busse auch im Rollverhalten geräuscharm werden zu lassen.</p> <p>Auf Seite 99 des Lärmaktionsplans wird dargestellt, dass mit diesen Maßnahmen in der Zeppelinstraße bereits positive Effekte im Hinblick auf die Lärminderung, Luftreinhaltung und zur Förderung des Umweltverbundes erreicht werden.</p> <p>Ich halte eine Ausweitung des Lärmaktionsplans mit diesen Maßnahmen auf den Straßenabschnitt Zeppelinstraße ab Höhe Kastanienallee bis Forststraße für geboten.</p> <p>Auf Seite 115 wird bestätigt, dass in Abschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen, wie z. B. in der Zeppelinstraße, unabhängig von Schadensbildern eine Sanierung der Gleiseindeckung erfolgen soll.</p> <p>Leider ist die im Jahr 2023 durchgeführte Online-Umfrage an mir vorbeigegangen. Ich hätte mich gern beteiligt.</p> <p>Ich rege damit an, den Streckenabschnitt der Zeppelinstraße ab Höhe Kastanienallee bis Forststraße in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans aufzunehmen.</p>	<p>gen die bestehenden zwei Fahrspuren in stadtauswärtiger Richtung für eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Zudem ist eine Weiterentwicklung der Straßenraumgestaltung im Verlauf der Zeppelinstraße bereits Bestandteil im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes. Allerdings sind hierbei die komplexen Rahmenbedingungen bzw. längere Planungsvorläufe zu berücksichtigen.</p> <p>Eine Sanierung / ein Austausch der Pflasterflächen durch Asphalt im Bereich des Gleiskörpers ist bereits Bestandteil im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Im entsprechenden Abschnitt wird eine ebensolche Ausweitung der Anpassung der Straßenraumgestaltung angeregt. Allerdings sind hierbei die komplexen Rahmenbedingungen bzw. längere Planungsvorläufe zu berücksichtigen.</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Der entsprechende Straßenabschnitt ist mit verschiedenen Einzelmaßnahmen bzw. auch in Zusammenhang mit der integrierten Lärminderungsstrategie bereits Bestandteil des Maßnahmenkataloges zum Lärmaktions-</p>	<p>reits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		men.	plan.	
9.	R. H. / 31.05.2024	<p>[I]ch möchte gerne Rückmeldung zum Lärmaktionsplan geben, insbesondere zur Situation in Alt Nowawes. Danke für die Möglichkeit dazu!</p> <p>Während die im Plan erwähnte erfolgreiche Umsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Alt Nowawes sehr begrüßenswert ist, wird die Straße weiterhin als Problembereich für Straßenlärm geführt. Ich bitte Sie daher, die folgenden drei Lärmursachen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, um eine realistischere Einschätzung und effektive Maßnahmen zu ermöglichen:</p> <p>Verkehrslage und Stoßzeiten: Alt Nowawes liegt auf einer viel genutzten Ausfallroute zwischen Nuthestraße und Königsweg. Besonders während der Stoßzeiten und bei überhöhter Geschwindigkeit weichen viele Autofahrer auf diese Route aus, um die Hauptverkehrsstraßen zu vermeiden. Dies wird durch Navigationssysteme wie Google Maps bestätigt (siehe angefügte Screenshots). Diese erhöhte Verkehrsdichte trägt erheblich zur Lärmbelastung bei.</p> <p>Belastung durch Lastwagenverkehr und Kopfsteinpflaster: Der Lastwagenverkehr, der über Alt Nowawes geführt wird, erzeugt durch das Kopfsteinpflaster erheblichen Lärm und Vibrationen in umliegenden Gebäuden. Ich nehme eine Frequenz von ca. 1 Lkw / 5 Minuten wahr. Im Anhang sind drei Fotos von Lkws, die Freitag (24.05.24, 8:45-9:00) bei uns vorbei fuhren. Die Frequenz ist tagsüber stabil und eine relativ starke Belastung im Vergleich zu anderen Nachbarschaften.</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Im Rahmen einer Voruntersuchung zu Stauausweichverhalten wurden auch Betrachtungen zur Wannseestraße durchgeführt. In deren Ergebnis wird vorrangig aus städtebaulichen Gründen empfohlen, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Nutzung des nachgeordneten Straßennetzes zu prüfen. Dieses vorgehen wird auch im Lärmaktionsplan nochmals adressiert bzw. bestätigt.</p> <p>Die entsprechenden Wechselwirkungen zwischen Lkw-Verkehr und Fahrbahnoberfläche / Pflaster wurden im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		 <p>Überschreitungen der Maximalgeschwindigkeit und Kontrollproblematik: Die Maximalgeschwindigkeit wird in den Bereichen zwischen Alt Nowawes 90 und 107 häufig überschritten. Aufgrund von Abstandsbestimmungen für Messgeräte und den durch das Kopfsteinpflaster verursachten Schwingungen der Fahrzeugkarossen sind effektive Geschwindigkeitskontrollen durch das Ordnungsamt nicht möglich. Dies führt zu einer anhaltenden Gefährdung der Verkehrssicherheit und einer erhöhten Lärmbelastung.</p> <p>Um die Lebensqualität in Alt Nowawes zu verbessern und die Lärmbelastung zu reduzieren, schlage ich die folgenden vier Maßnahmen vor:</p> <p>Öffnung der Karl-Liebknecht-Straße: Die Öffnung der Karl-Liebknecht-Straße zwischen Semmelweisstraße und Allee nach Glienicke für den Verkehr in eine Richtung würde eine erhebliche Entlastung der Garnstraße (ebenfalls als belastete Straße im Lärmaktionsplan geführt) und der Grenzstraße bewirken.</p> <p>Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für schwere Fahrzeuge:</p>	<p>Neben den sanktionierten Geschwindigkeitskontrollen enthält der Lärmaktionsplan auch Ansätze für eine unsanktionierte Überwachung der Geschwindigkeiten mittels sog. Motivanzeigetafeln. Für diese bestehen die geschilderten Einschränkungen nicht. Ein Hinweis zu einem priorisierten Einsatz in entsprechenden Bereichen wird ergänzt.</p> <p>Statement</p> <p>Dies würde zu einer Mehrbelastung an anderer Stelle sowie für eine stärkere Verteilung des Verkehrs führen und entsprechend der Bündelungsstrategie der Lärmaktionsplanung widersprechen.</p> <p>Zudem ist angesichts der hohen Nutzungsdichte sowie der Funktion der Karl-Liebknecht-Straße als Ortsteilzentrum in Babelsberg eine Zunahme der Kfz-Verkehrsaufkommen nicht zielführend.</p> <p>Angesichts der im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Lärmwerte ist eine weitere Absenkung der zulässigen</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen weiterführen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für schwere Fahrzeuge auf 20 km/h würde die Lärmbelastung und die durch Vibrationen verursachten Schäden an den Gebäuden deutlich verringern.</p> <p>Installation einer beleuchteten Geschwindigkeitsanzeige: Eine beleuchtete Geschwindigkeitsanzeige in Höhe Alt Nowawes 96 in beide Fahrtrichtungen würde die Fahrer sensibilisieren und zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen beitragen.</p> <p>Als Randnotiz möchte ich um Auskunft darüber bitten, wie die Lärmkennziffern bestimmt wurden. Es erscheint unverständlich, dass für Alt Nowawes (Garnstr.-Grenzstr.) eine LKZ von 249 gilt, während die Maybachstraße (Kastanienallee - Jantstr.), die deutlich weniger betroffen ist, mit einer LKZ von 314 höher eingestuft wird.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Unterstützung dieser Angelegenheiten! Ich bin gern für Rückfragen erreichbar, auch telefonisch.</p>	<p>gen Höchstgeschwindigkeit allein aus Gründen des Lärmschutzes nur schwierig umsetzbar. Gegebenenfalls ergeben sich im Rahmen der Konzeption von Maßnahmen auf Grundlage der „Voruntersuchung zu Stauausweichverkehren“ (Verknüpfung über die Wannseestraße) oder im Rahmen der Konzeption von Maßnahmen zur generellen Verkehrsberuhigung in Potsdam-Babelsberg weitere konkrete Ansatzpunkte für eine Umsetzung. Hierzu sind jedoch im Rahmen der konkreten Planungen weitere Untersuchungen notwendig.</p> <p>Der Einsatz von Motivanzeigetafel ist bereits Bestandteil im Berichtentwurf des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Ein Hinweis zu einer priorisierten Nutzung in Bereichen, in denen anderweitig keine Geschwindigkeitskontrollen möglich sind, wird ergänzt.</p> <p>Entscheidend für die Berechnung der Lärmkennziffer ist neben der Zahl der Betroffenen, der Umfang der Überschreitung des Auslösewertes der Lärmaktionsplanung (im konkreten Fall 55 dB(A) nachts). Zudem ist zu berücksichtigen, dass in Bezug auf die Abschnittslänge eine Normierung erfolgt. Insofern ist auf Grundlage der Zahl der Betroffenen, nicht automatisch ein Rückschluss auf die Lärmkennziffer möglich.</p> <p>Statement</p>	<p>der Planungen konkret zu betrachten</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>