



PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Lärminderungsplanung Stadt Hennigsdorf

Lärmaktionsplan 2008 (Teil I)

*Beschluss über die Abwägung und die
Änderungen zum Lärmaktionsplan 2008 (Teil I),
BV 0144/2008 vom 19. November 2008*



Lärminderungsplanung Stadt Hennigsdorf

Lärmaktionsplan 2008 (Teil I)

*Beschluss über die Abwägung und die
Änderungen zum Lärmaktionsplan 2008 (Teil I)
BV 0144/2008 vom 19. November 2008*

im Auftrag der

Stadt Hennigsdorf

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard

Christine Kobuhs
Andreas Sommer

Berlin, Dezember 2008



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung nach Richtlinie 2002/49/EG, Anhang V (EG-Umgebungs-lärmrichtlinie)

A.	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	1
B.	LÄRMAKTIONSPLAN 2008 (TEIL I)	2
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Der rechtliche Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5	7
5.	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	9
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	14
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7	21
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	27
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	39
	9.1 Planungsstrategie	39
	9.2 Belastungsschwerpunkt Ruppiner Straße L 17	41
	9.3 Belastungsschwerpunkt Spandauer Allee L 172	44
	9.4 Belastungsschwerpunkt BAB 111	51
10.	Langfristige Strategie	53
11.	Finanzielle Informationen	60
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	62
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	63
C.	INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	64



ANLAGE

Quellenverzeichnis	83
--------------------	----

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1	Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{den}	10
Abb. 2	Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Isophonenflächen L_{night}	11
Abb. 3	Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Überschreitung $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$	12
Abb. 4	Strategische Lärmkarte > 6 Mio. Kfz/a - Überschreitung $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$	13
Abb. 5	Lärmbelastete Schwerpunkte.....	16
Abb. 6	Bereiche starker Lärmbetroffenheit..... Schwerpunktbereich Ruppiner Straße - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$	17
Abb. 7	Bereiche starker Lärmbetroffenheit..... Schwerpunktbereich Ruppiner Straße - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$	18
Abb. 8	Bereiche starker Lärmbetroffenheit..... Schwerpunktbereich Spandauer Allee - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$	19
Abb. 9	Bereiche starker Lärmbetroffenheit..... Schwerpunktbereich Spandauer Allee - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$	20
Abb. 10	Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell 2002 (Nullfall)	29
Abb. 11	Maßnahmen des Lärmaktionsplans.....	52

VERZEICHNIS DER TABELLEN

B.1.1	Statistische Kennziffern der Stadt Hennigsdorf	2
B.4.1	Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night}	8
B 6.1	Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet	14
B.6.2	Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs. 4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen	14
B.6.3	Einwohner in den betroffenen Gebäuden der Schwerpunktbereiche	15
B.8.1	Verkehrsangebot im Busverkehr der Stadt Hennigsdorf	33
B.9.2.1	Verkehrsangebot im Busverkehr Ruppiner Straße	41
B.9.3.1	Verkehrsangebot im Busverkehr Spandauer Allee	45
B.11.1	Kostenschätzung für die Lärminderungsmaßnahmen	60
B.11.2	Schwellenwerte nach Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97	61
C.1	Anregungen und Hinweise im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit	66



A. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die erstmalige Erstellung der Lärminderungsplanung für die Stadt Hennigsdorf nach § 47a (alt) BImSchG wurde 1996 abgeschlossen. [1] Aktivitäten der Stadt Hennigsdorf im Rahmen der Umsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung und zur "Expo 2000" haben dazu geführt, dass wesentliche Teile der Lärminderungsplanung umgesetzt werden konnten.

Zwischenzeitlich trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [2] [24] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Bei den stark belasteten Verkehrsstraßen ist die Stadt Hennigsdorf von dem neuen Recht betroffen. Entsprechend § 47d BImSchG ist für die Stadt Hennigsdorf deshalb ein Lärmaktionsplan aufzustellen.

Zunächst sind in einer ersten Stufe bis 18. Juli 2008 alle Hauptverkehrsstraßen bzw. Autobahnen mit mehr als 6 Millionen Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) zu berücksichtigen (Lärmaktionsplan Teil I). In der zweiten Stufe ist ein Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen (Lärmaktionsplan Teil II).

Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

Eine leise Stadt wird es nicht geben. Die Lärminderungsplanung ist ein dauerhafter Prozess. Der Schwerpunkt der Lärminderungsplanung ist in der Reduzierung der Belastungsschwerpunkte im Vorrangnetz zu setzen.

B. LÄRMAKTIONSPLAN 2008 (TEIL I)

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

Ballungsraum

Die Stadt Hennigsdorf liegt in der Mitte des Landes Brandenburg und grenzt an die nordwestliche Stadtgrenze Berlins, direkt an die Berliner Stadtbezirke Spandau und Reinickendorf an. Weitere Nachbargemeinden sind Velten, Hohen Neuendorf, Schönwalde-Glien und Oberkrämer. [16] Die Stadt gehört zum Landkreis Oberhavel und hat eine Fläche von 3.129 ha. [17]

Nach starken Bevölkerungsgewinnen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre durch Zugewinne u.a. aufgrund der regen Bautätigkeit, der Entwicklung von Nieder Neuendorf sowie der Eingemeindung von Stolpe-Süd war Hennigsdorf im Gegensatz zum überwiegenden Teil der Städte in Brandenburg bislang nicht von Schrumpfung und Wohnungsleerstand betroffen. Mit Stand 31. Dezember 2007 lebten 25.835 Einwohner in Hennigsdorf. Seit dem Jahr 2000 haben sich insbesondere die Zuzüge reduziert. Nennenswerte Abwanderungen sind nicht zu verzeichnen und werden auch für die Zukunft nicht prognostiziert. Perspektivisch wird der Bevölkerungsrückgang vor allem auf dem negativen Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung basieren.

Die aktuelle Bevölkerungsprognose des Landesamts für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbeobachtung und des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg konstatiert für die Zukunft einen Bevölkerungsrückgang für Hennigsdorf. Bis zum Jahr 2010 soll die Einwohnerzahl auf 25.277 Einwohner sinken, für 2020 werden 22.662 Einwohner und für 2030 19.338 Einwohner prognostiziert. Dies entspricht einem Verlust von rd. 25 % gegenüber dem heutigen Bevölkerungsstand. [25]

Tabelle 1.1: Statistische Kennziffern der Stadt Hennigsdorf (Stichtag 31. Dezember 2005) [17]

Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohngebäude	Wohnungen
26.129 EW	835 EW/km ²	3.547	13.647 WE

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In der ersten Stufe werden Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern betrachtet. Die Stadt Hennigsdorf ist deshalb nicht als Ballungsraum zu betrachten.

Hauptverkehrsstraßen

In der Stadt Hennigsdorf sind jedoch Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung >16.400 Kfz/Tag vorhanden, die im Rahmen der Lärminderungsplanung zu betrachten sind und deshalb nachfolgend beschrieben werden:

Das klassifizierte Straßennetz umfasst die östlich das Stadtgebiet tangierende A 111 mit zwei Anschlussstellen (Hennigsdorf und Stolpe), die L 17, L 171, L 172. Das Landesstraßennetz in der



Gemarkung Hennigsdorf hat eine Länge von ca. 15.750 m. Mit mehr als 16.400 Kfz/Tag sind folgende Abschnitte belastet [17]:

- Ruppiner Straße L 17, Hauptstraße bis Kreisverkehrsplatz,
- Spandauer Allee L 172, Clara-Schabbel-Straße bis Edisonstraße,
- BAB 111 im Abschnitt Stolpe Süd.

Für diese Abschnitte wurde vom Landesumweltamt eine Lärmkartierung erstellt.

Haupteisenbahnen

Vom Schienenverkehrslärm ist die Stadt Hennigsdorf zumindest in der jetzt aktuellen ersten Phase der Lärminderungsplanung nicht betroffen, da eine Belegung 60.000 Züge/Jahr auf den Schienenstrecken nicht erreicht werden.

Großflughäfen

Der Großflughafen Berlin-Tegel mit mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr befindet sich zwar in der Nähe von Hennigsdorf, hat aber durch die Lage der Start- und Landebahnen keine Lärmauswirkungen auf die Stadt.

Andere Lärmquellen

Andere Lärmquellen konnten nicht identifiziert werden. Hennigsdorf konnte sich zwar als bedeutender Industriestandort im Land Brandenburg behaupten, was die Ausweisung als Regionaler Wachstums-kern gemeinsam mit den Städten Oranienburg und Velten bestätigt, doch ist im Lärmaktionsplan Gewerbe- und Industrielärm insofern nicht zu beachten, als er die unten aufgeführten Auslösewerte nicht überschreitet.

Freizeitlärm ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.



2. Zuständige Behörde

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG [24]. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Brandenburg betätigt das Landesrecht diese Regelung der Zuständigkeit der Gemeinden.

Stadt Hennigsdorf
Fachbereich Stadtentwicklung
Fachdienst Stadtplanung

Ansprechpartnerin:
Andrea Harupa
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

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

Internet: www.hennigsdorf.de

Gemeindeschlüssel: 12 0 65 136

Der Lärmaktionsplan ist von der Gemeinde an das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs.7), das wiederum die Informationen an die EU-Kommissionen weiterleitet.

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten ist das Landesumweltamt zuständig und stellt sie kostenfrei den Gemeinden zur Verfügung.



3. Der rechtliche Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (ABl. EG vom 18. Juli 2002 Nr. L 189 S. 12) ist mit den §§ 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit den Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie [2] im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 [24] hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

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

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Gemeinden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

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

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß Anlage V der EG-Umgebungslärmrichtlinie folgende Mindestanforderungen 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,*
- *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, Kostenwirksamkeitsanaly-
se, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-
nisse des Lärmaktionsplans."*

Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5

Auf nationaler Ebene existieren bislang keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen im Verkehrsbereich. In den bestehenden Vorschriften zum Lärmschutz, dem

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der
- DIN 18005

werden verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte im Bereich des Schutzes vor Lärm - abhängig von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und von der Tageszeit - definiert, die allerdings lediglich für den Um- und Neubau von Verkehrsanlagen dienen bzw. als Orientierungswerte gelten.

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night} . Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night} wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der folgenden Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I Nr. 56 S. 2550) heranzuziehen.

Tabelle 4.1: Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes L_{den} und L_{night}

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ^{1,2} Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ³		Grenzwerte für den Neubau und die wesentlichen Änderungen von Straßen- und Schienenwegen (Vorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}	Tag dB(A), L_{den}	Nacht dB(A), L_{night}
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

¹ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmSchR97, VkBli. 1997 S. 434; 2006 S. 665

² Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV), VkBli. 2007 s. 767

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm vom 26.08.1998, GMBli. 1998 Nr. 26 S. 503

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts [23]. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat erneut in seinem Umweltgutachten 2004 [21] und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 [20] auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind.

In der "Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg" wird für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ein Prüfwert definiert, bei dessen Überschreitung in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen sind. **Als Prüfwert soll im Land Brandenburg ein Mittelungspegel von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts angewendet werden.** Aus einer Überschreitung der Prüfwerte ergibt sich eine Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, aber kein Rechtsanspruch für betroffene Anlieger und damit auch keine Verpflichtung der Baulastträger auf Umsetzung der Maßnahmen.



5. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten ist das Landesumweltamt Brandenburg zuständig und stellt sie kostenfrei den Gemeinden zur Verfügung [17].

Die grafische Darstellung mit den Isophonen-Bändern für den L_{den} und den L_{night} für das Stadtgebiet Hennigsdorf zeigen die Abbildungen 1 und 2. Die farbigen Isophonenflächen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude in 4 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

Die Isophonenflächen oberhalb von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} als Prüfwert, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden, sind in den Abbildungen 3 und 4 dargestellt.

Berechnungen aus früheren Lärmaktionsplänen der Stadt Hennigsdorf können aufgrund anderer Rechenmethoden und durch die Beschränkung auf Straßen > 16.400 DTV nicht mit diesen Ergebnissen verglichen werden.

Die Daten der strategischen Lärmkarten [17] werden im Folgenden dahin gehend zusammengefasst, dass die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf deutlich werden (Abb. 5). Um Bereiche starker Lärmbelastung abzugrenzen, werden Straßen(-abschnitte) aus der Lärmkartierung identifiziert, die Werte oberhalb der Prüfwerte von 65 dB(A) für den L_{den} bzw. 55 dB(A) für den L_{night} aufweisen.

Bei den Schwerpunkten handelt es sich um folgende Straßenabschnitte:

- Ruppiner Straße L 17, Hauptstraße bis Kreisverkehrsplatz,
- Spandauer Allee L 172, Clara-Schabbel-Straße bis Edisonstraße,
- BAB 111 im Abschnitt Stolpe Süd.

Alle drei Belastungsschwerpunkte sind in Abbildung 5 dargestellt.

Es zeigt sich, dass im Wesentlichen die Straßenabschnitte hohe Lärmbelastungen aufweisen, die neben dem Wohnen auch Versorgungsfunktionen übernehmen bzw. Versorgungseinrichtungen erschließen. Kommen zu diesen Versorgungs- und lokalen Erschließungsfunktionen regionale Verkehrsströme hinzu, sind besonders hohe Belastungen festzustellen. Zudem stellt sich die Belastung nachts stärker ausgeprägt dar als im Gesamttagespegel.



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Hennigsdorf

Isophonenflächen L_{DEN}

- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 75 dB(A)

— Straße

— Lärmschutzwand

— Gebäude

— Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005

Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung
und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes
Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter



Wölfel
Beratende Ingenieure

Abbildung 1



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Hennigsdorf

Isophonenflächen L_{Night}

- > 45 - 50 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

— Straße

— Lärmschutzwand

— Gebäude

— Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005

Quellen:

- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung
und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes
Straßenwesen Nr. I/2000

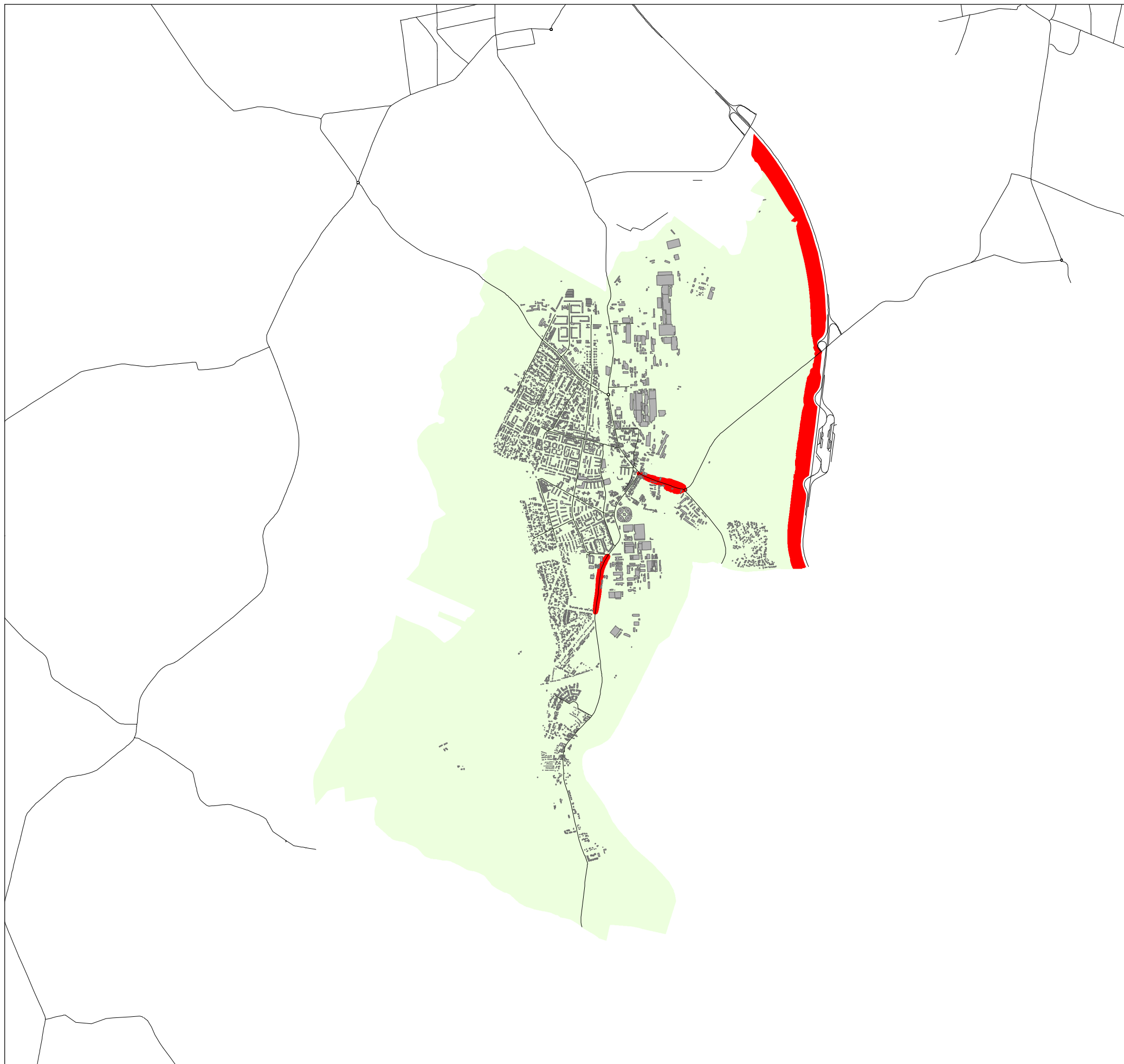
Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter



Wölfel
Beratende Ingenieure

Abbildung 2



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Hennigsdorf

Überschreitung $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$

- > 65 dB(A)
- Straße
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005
Quellen:
- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung
und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes
Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter



Beratende Ingenieure

Abbildung 3



LAND BRANDENBURG

Landesumweltamt
Brandenburg
Abt. TUS

Strategische Lärmkarte gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Stadt Hennigsdorf

Überschreitung $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$

-  > 55 dB(A)
-  Straße
-  Lärmschutzwand
-  Gebäude
-  Gemeindegebiet

Berechnung: Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Datum: 30.06.2007

Berechnungsgrundlagen
Berechnungshöhe: 4,00 m
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Gebäudemodell: ALK, LGB, 2006
Geländemodell: DGM 25, LGB, 2003
Straßenmodell: Umweltstraßendatenbank LUA, 2005

Quellen:

- ATKIS, LGB, 2005
- Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinden

Verwendung mit Genehmigung der Landesvermessung
und Geobasisinformation Nr. GB-G I/99
Verwendung mit Genehmigung des Landesbetriebes
Straßenwesen Nr. I/2000

Maßstab: 1:50,000

0 1,000 2,000 3,000 Meter




Beratende Ingenieure

Abbildung 4

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

Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt nach der "vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Die Stadt Hennigsdorf hatte zum Zeitpunkt der Berechnung der Lärmkarten 26.139 Einwohner. [17] Über den Auslösewerten von $>65 \text{ dB(A)}$ L_{den} bzw. $>55 \text{ dB(A)}$ L_{night} und über dem Belastungswert für die erste Stufe der Lärminderungsplanung von $>6 \text{ Mio. Kfz/Jahr}$ (16.400 Kfz/Tag) liegt in Hennigsdorf die Ruppiner Straße L 17 (Hauptstraße bis Kreisverkehrsplatz), Spandauer Allee L 172 (Clara-Schabbel-Straße bis Edisonstraße) und die A 111 im Abschnitt Stolpe Süd.

Tabelle 6.1: Angaben über lärmbelastete Flächen sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet

L_{den} [dB(A)]	>55	> 65	> 75
Fläche/km ²	4	1	0
Wohnungen/Anzahl	42	2	0
Schulgebäude/Anzahl	1	0	0
Krankenhausgebäude/Anzahl	0	0	0

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder nach § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV liegen (Abb. 1 und 2), enthalten folgende Tabellen:

Tabelle 6.2: Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in innerhalb der Isophonen-Bänder gemäß § 4, Abs. 4, Nr. 1 der 34. BImSchV liegen

L_{den} [dB(A)]	$> 55-60$	$> 60-65$	$> 65-70$	$> 70-75$	> 75
Anzahl	275	22	9	2	0

L_{night} [dB(A)]	$> 45-50$	$> 50-55$	$> 55-60$	$> 60-65$	$> 65-70$	> 70
Anzahl	418	86	8	4	0	0

Die Auswertung der Betroffenheit der Bewohner in den Belastungsschwerpunkten ergibt für den L_{den} [17],

- dass 1 % der Einwohner (308 Personen) in Bereichen mit von Straßenverkehr erzeugten Beurteilungspegeln über 55 dB(A) wohnen. Weniger als 0,1 % der Einwohner (11 Personen) sind von gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln $>65 \text{ dB(A)}$ betroffen. Belastungen über 75 dB(A) treten nicht auf.



Nachts gilt,

- dass etwa 2 % der Einwohner Hennigsdorfs (516 Personen) in durch Straßenverkehrslärm verursachten Pegelbereichen von mehr als 45 dB(A) wohnen und somit der Gefahr von Schlafstörungen ausgesetzt sind. Weniger als 0,1 % der Einwohner (12 Personen) sind von gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln >55 dB(A) betroffen. Belastungen über 70 dB(A) treten nicht auf.

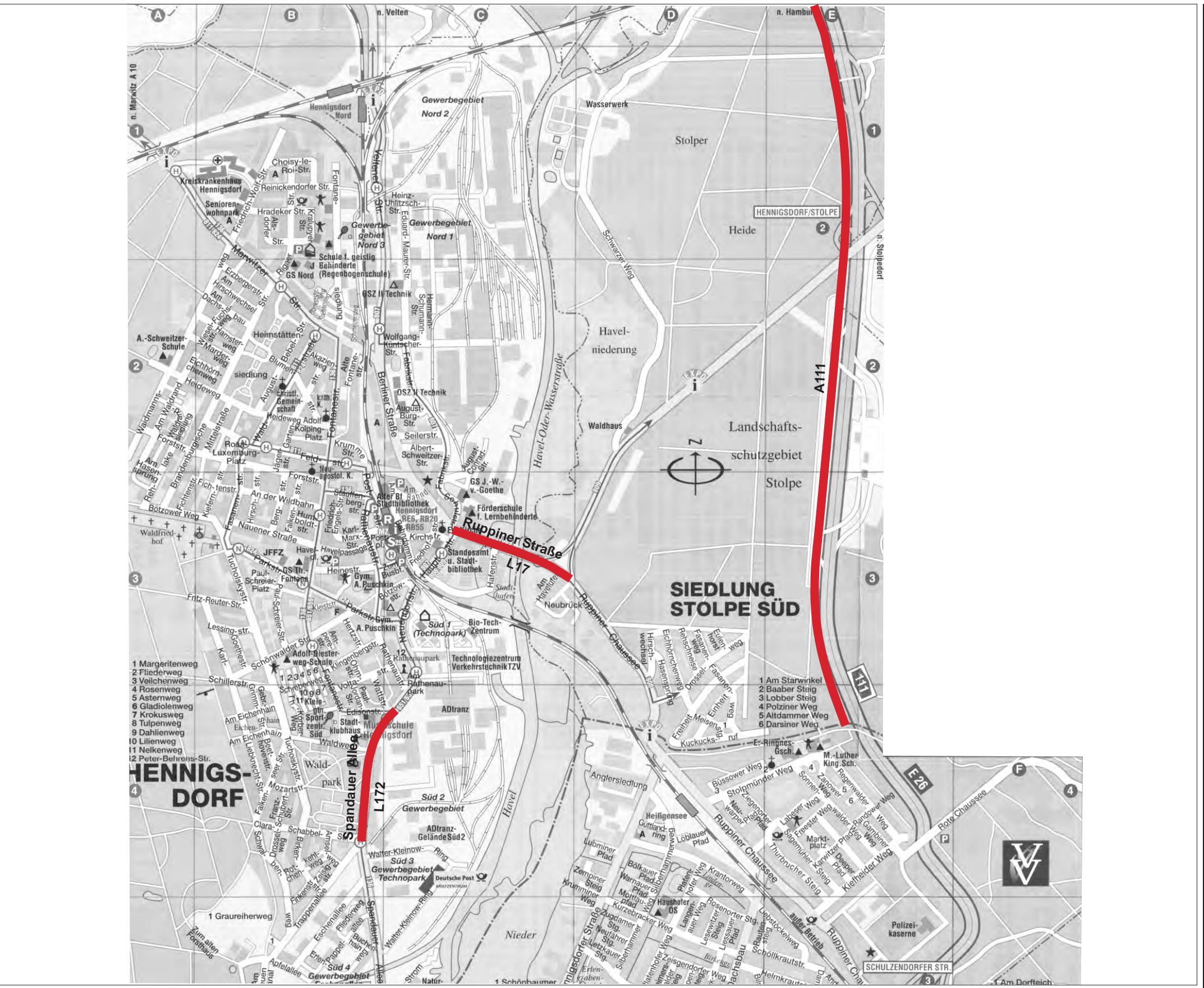
Der weitaus größte Teil der Hennigsdorfer Bewohner ist nicht gesundheitsrelevanten Belastungen ausgesetzt, was auch als wesentlicher Erfolg der bisherigen Anstrengungen zur Lärminderung zu werten ist. Für 0,1 % der Bevölkerung Hennigsdorfs ergaben sich jedoch Pegelbereiche von über 65 dB(A) tags und von 0,1 % über 55 dB(A) nachts, die trotz der geringen Anzahl dringenden Handlungsbedarf dokumentieren.

Die Aussagen der Berechnungen nach VBEB werden um eine genaue räumliche Darstellung der Betroffenen (betroffene Gebäude hausnummerngenau) ergänzt (Abb. 6 bis 9). Die Zahl der Betroffenen wurde hier nicht nach VBEB, sondern von der Stadt Hennigsdorf nach Einwohnern in den betroffenen Gebäuden ermittelt:

Tabelle 6.3: Einwohner in den betroffenen Gebäuden der Schwerpunktbereiche

Belastungsschwerpunkt	$L_{den} > 65$ dB(A)	$L_{night} > 55$ dB(A)
Ruppiner Straße L 17	5 Betroffene	27 Betroffene
Spandauer Allee L 172	36 Betroffene	18 Betroffene
A 111 im Abschnitt Stolpe Süd	---	---

STADT HENNIGSDORF - LÄRMAKTIONSPLAN 2008



LÄRMBELASTETE SCHWER-PUNKTE

- Stufe 1
> 16.400 Kfz/24 h
und
Beurteilungspegel
 $L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ und
 $L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$
- L17 Ruppiner Straße
(Hauptstraße bis
Kreisverkehrsplatz)
- L172 Spandauer Allee
(Clara-Schabbel-Straße bis
Edisonstraße)
- A111 im Abschnitt Stolpe Süd

Abb. 5



Bereiche starker Lärmbetroffenheit
Schwerpunktbereich Ruppiner Straße - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$

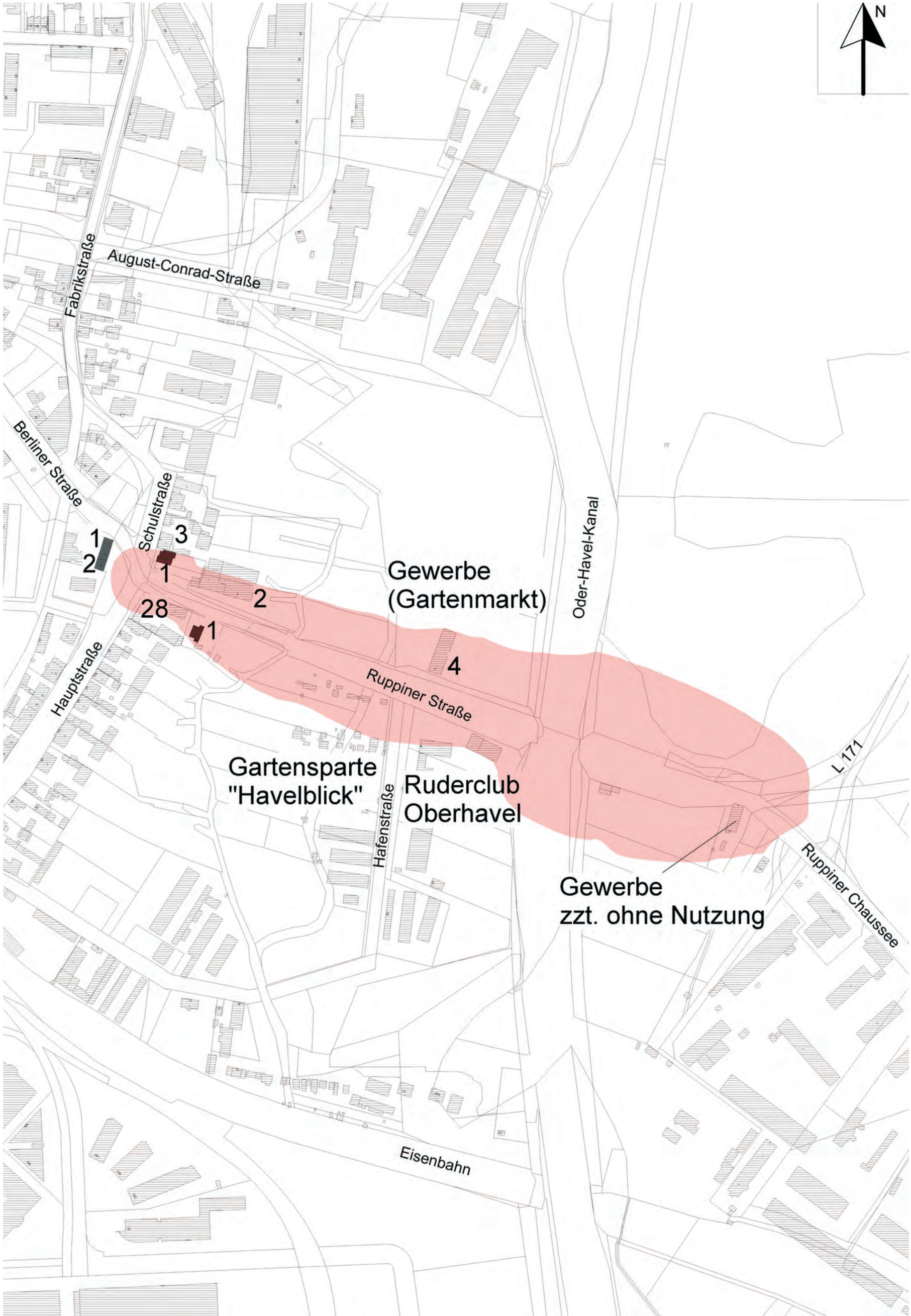


Abb. 6



Bereiche starker Lärmbetroffenheit
Schwerpunktbereich Ruppiner Straße - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$

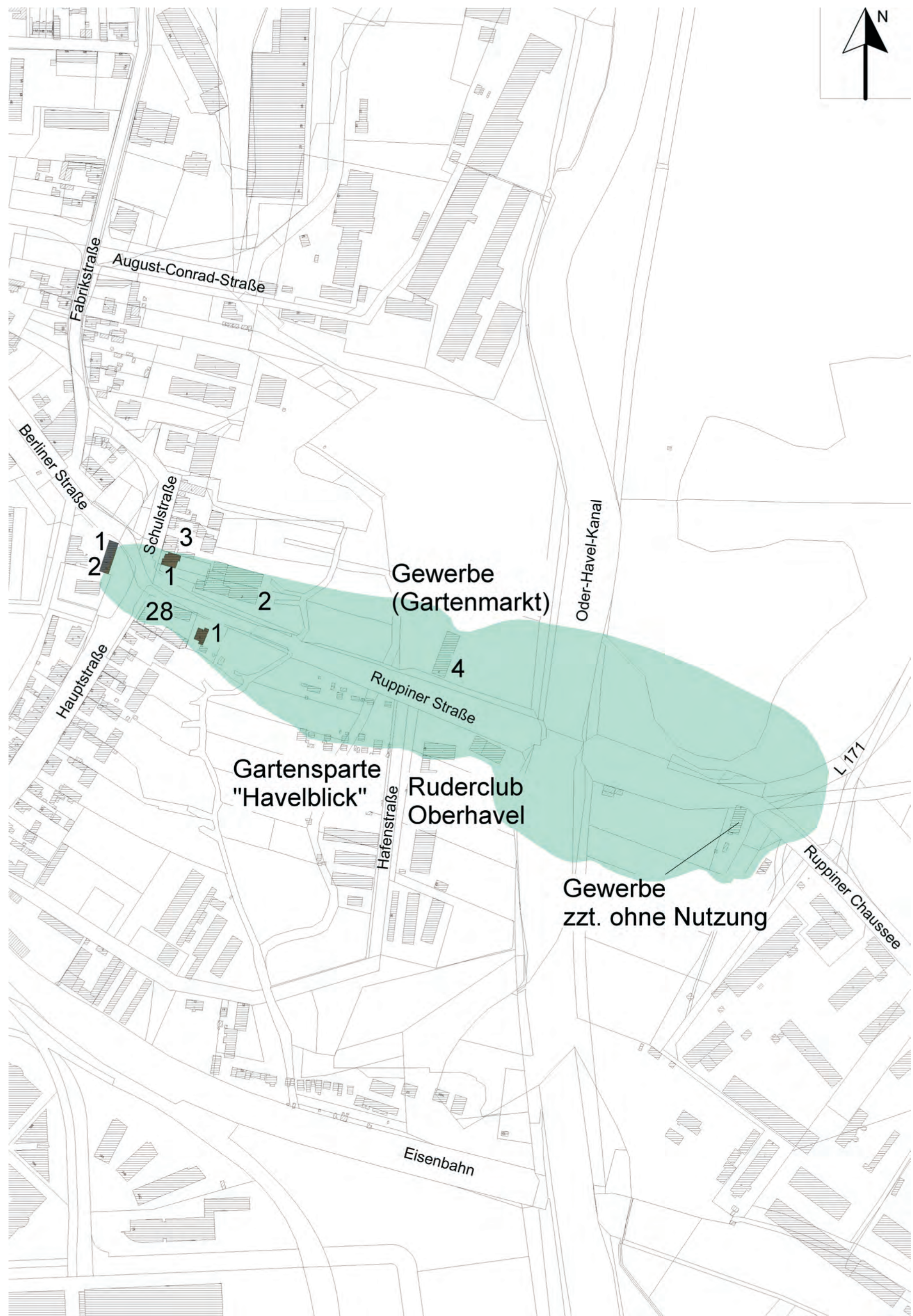


Abb. 7



Bereiche starker Lärmbetroffenheit
Schwerpunktbereich Spandauer Allee - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$



Abb. 8



Bereiche starker Lärmbetroffenheit
Schwerpunktbereich Spandauer Allee - Betroffene Gebäude Überschreitung $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$

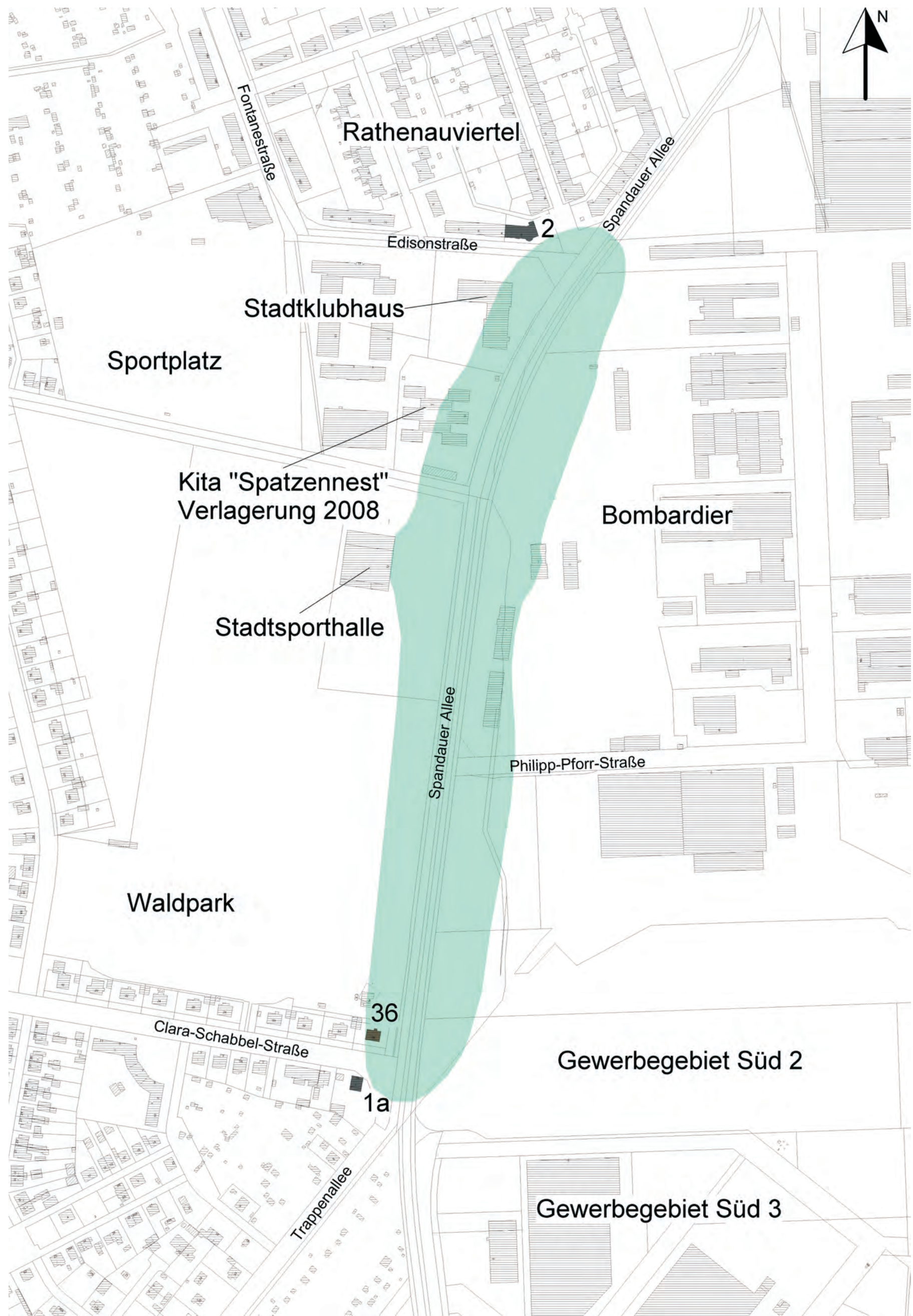


Abb. 9





7. Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 14. Juli 2008 im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Hennigsdorf wurden Einwohner der Belastungsschwerpunkte Spandauer Allee und Ruppiner Straße über die Aufstellung des Lärmaktionsplans und erste Teilergebnisse zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) der Stadt Hennigsdorf informiert und der Entwurf öffentlich diskutiert.

Das Protokoll der Betroffenenbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) der Stadt Hennigsdorf ist nachfolgend hinterlegt.



Protokoll der Betroffenenbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) der Stadt Hennigsdorf am 14.07.2008 im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Hennigsdorf

Beginn der Veranstaltung:

17.00 Uhr

Teilnehmer/-innen:

Frau Weise, Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung
Frau Pauluhn, Fachdienstleiterin Stadtplanung
Frau Harupa, FD Stadtplanung (Protokoll)
Frau Dr. Beer, Büro für Stadtforschung und Stadtplanung (Moderatorin)
Herr Richard, Planungsbüro Richter-Richard
sowie 7 Betroffene gemäß anliegender Teilnahmeliste

Frau Pauluhn begrüßt die Anwesenden, stellt die Teilnehmerinnen aus der Verwaltung, die Moderatorin und den Fachgutachter vor und skizziert den Anlass der heutigen Betroffenenbeteiligung. Danach gibt sie einen kurzen Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung sowie den bisherigen und weiteren Verfahrensverlauf (13.11.2008 BPU, **neu 06.11.2008**, 19.11.2008 HA, **neu 12.11.2008**, 03.12.2008 SVV, **neu 19.11.2008**). Frau Pauluhn weist darauf hin, dass der Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) auch im Internet zur Verfügung steht und übergibt die Sitzungsleitung an Frau Dr. Beer.

Frau Dr. Beer weist ausdrücklich darauf hin, dass Anregungen heute Abend erwünscht seien. Diese Anregungen würden protokolliert und dem Lärmaktionsplan beigelegt. Sie übergibt Herrn Richard das Wort.

Herr Richard benennt die drei Belastungsschwerpunkte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung (Straßenzüge mit mehr als 16.400 Kfz/24 h), stellt den Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) mit seinen wesentlichen Ansatzpunkten zur Lärmminderung vor und erläutert diese anhand von ausgewählten Beispielen und Karten. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass für den Bürger das Recht auf Aufstellung eines Lärmaktionsplanes sowie das Recht auf Mitwirkung besteht, dass es jedoch keinen Rechtsanspruch auf Umsetzung des Lärmaktionsplanes gibt.

Frau Dr. Beer leitet zur Diskussion über. Sie bittet die Anwesenden, vor jeder Frage ihren Namen und die Anschrift zu nennen, damit die Aussagen im Protokoll zugeordnet werden können.



Die anschließende Diskussion führte zu folgenden Ergebnissen:

Nr.	Anregung von	Thema	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung / des Fachgutachters
1.	Herr Gans Schulstraße 1	Fahrzeugtechnik Verstetigung des Verkehrs	Herr Gans merkt kritisch an, dass das Thema Fahrzeugtechnik im Lärmaktionsplan völlig fehlt. Besonders belästigend sind aufgrund der Unstetigkeit des Lärms z.B. Lkw-Schaltvorgänge, Motorräder aber auch Signale von Polizei und Rettungsfahrzeugen. Hier sollte auf die Fahrzeugindustrie Einfluss genommen und Grenzen gesetzt werden. Außerdem bemängelt Herr Gans, dass durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs, die Anzahl der Fahrzeuge eher zu- als abnimmt und verweist in diesem Zusammenhang auf die ständigen Stauscheinungen am Knoten Ruppiner Straße.	Herr Richard führt aus, dass zu diesem Thema der Bund im Rahmen der EU tätig werden muss, da es sonst keine Möglichkeiten der Einflussnahme gibt. Die Problematik der Fahrzeugtechnik wird aber in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Er verweist darauf, dass Überwachung erforderlich ist, um die Belästigungen herabzusetzen. Herr Richard erläutert, dass ein Lkw so laut ist wie zehn Pkw. Lkw-Fahrverbot bzw. Tempo-30 sind jedoch i.d.R. erst bei einem Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) an der Fassade möglich. Frau Pauluhn weist auf den Widerspruch zwischen Lkw-Fahrverbot und der gewünschten Gewerbeflächenentwicklung in Hennigsdorf sowie im Regionalen Wachstumskern OHV hin. Sie erläutert außerdem, dass mit dem Bau der L 20n, die Chance besteht, die Verkehre nach Westen und Norden direkt über die Fabrikstraße (Umwidmung zur Landesstraße) auf die L 20n bzw. den Autobahnanschluss Hennigsdorf/ Velten zu leiten, so dass eine Entlastung der Berliner Straße und des Knotens Ruppiner Straße wahrscheinlich ist. Frau Pauluhn richtet an Herrn Richard die Frage nach der Wirkung einer Pfortnerampel vor dem Knoten Ruppiner Straße. Herr Richard antwortet, dass durch den Bau des Kreisverkehrs vor der Havelbrücke eine Pfortnerampel nicht mehr möglich ist. Des Weiteren führt er aus, dass eine Verstetigung des Verkehrs maßgeblich den Lärm reduziert. Da der Verkehr aus Richtung Süden immer mehr steigt, muss man damit umgehen. Eine Erhöhung der Verkehrsmenge ist auf einer Straße nur möglich, solange Kapazitäten vorhanden sind.

Nr.	Anregung von	Thema	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung / des Fachgutachters
2.	Herr Böck Karl-Marx-Str. 16 Vorsitzender der Kleingartenanlage an der Ruppiner Str.	Beeinträchtigung der Kleingarten- anlage durch Lärm	Grundsätzlich begrüßt Herr Böck, dass man sich mit der Lärmproblematik auseinandersetzt. Er vermisst, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht mit Terminen untersetzt sind. Herr Böck stellt weiterhin fest, dass der Verkehr auf der Ruppiner Straße zugenommen hat. Damit steigen Lärm und Abgase, was zu ernststen Gesundheitsproblemen führen kann. Er fordert, dass die Fahrweise und die Fahrtziele der Lkw kontrolliert werden müssen. Dafür sollte mehr Personal eingesetzt werden. Herr Böck fordert für die Kleingartenanlage entlang der Ruppiner Straße zusätzlichen Lärmschutz (zusätzliche Bepflanzung, Lärmschutzwand mit Begrünung oder Werbetafeln als Lärmschutz). Herr Böck vertritt die Auffassung, dass ausreichend Fläche für die Errichtung einer Schallschutzwand vorhanden ist, wenn man die Werbetafeln entfernt. Des Weiteren kritisiert Herr Böck, dass trotz erhöhter Lärm- und Schadstoffe Straßenreinigungsgebühren durch die Stadt erhoben werden.	Frau Pauluhn erläutert, dass die Stadt Hennigsdorf bereits im Rahmen der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes 1992 auf die problematische Lage der Kleingartenanlage hingewiesen hat. Es bestand trotzdem der Wunsch die Kleingartenanlage zu erhalten. Für die geforderten Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen ist der Landesbetrieb Straßenwesen zuständig. Der Landesbetrieb Straßenwesen will sich dafür einsetzen, ein Budget für Lärmschutz an Landesstraßen im Haushalt des Landes zu erwirken. Seitens der Stadt besteht nur die Möglichkeit, den ruhenden Verkehr zu kontrollieren und die Geschwindigkeit zu überwachen. Die Stadt kann keine Polizeikontrollen veranlassen. Frau Pauluhn führt weiter aus, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand nur unter Inanspruchnahme von Flächen der Kleingartenanlage möglich wäre und dass Werbetafeln keinen Lärmschutz bieten können. Gegenstand der Straßenreinigungsgebühren sind nicht Luft und Lärm, sondern Kosten für die Reinigung der Verkehrsflächen. Herr Richard ergänzt, dass • der Schutz von Kleingartenanlagen nicht Gegenstand der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie ist, da sie nicht zum dauernden Aufenthalt bestimmt sind. Wäre dies der Fall, wäre dies rechtswidrig. (Nach dieser Aussage verlässt Herr Böck die Veranstaltung.) • eine Strauchbepflanzung erst ab 40 m Dicke eine lärmmindernde Wirkung entfaltet. • Schutzmaßnahmen erst ab 70 dB(A) notwendig werden. Frau Dr. Beer weist daraufhin, dass Termine eingefordert werden und schlägt vor, falls möglich, den Bau der L 20n zu terminieren. Frau Beer schätzt realistisch ein, dass es in einem laufenden Planverfahren für den Landesbetrieb Straßenwesen schwierig sein wird, konkrete Bau- und Fertigstellungstermine zu benennen.

Nr.	Anregung von	Thema	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung / des Fachgutachters
3.	Herr Engel in Vertretung von Herrn Köhler Kirchstr. 41b, Mitglied der Kleingartenanlage an der Ruppiner Str.	Kosten für Lärm- schutzmaßnah- men	Herr Engel kann nur bestätigen, dass der Verkehr auf der Ruppiner Straße, insbesondere im Zusammenhang mit der Abbindung der Hafenstraße zugenommen hat. Er fragt an, wer die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen trägt und ob die Kleingartensparte auch an den Kosten beteiligt wird.	Frau Pauluhn antwortet, dass die Kosten im Falle einer Lärmsanierung vom Baulastträger getragen werden müssen. Man hat keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen. Die Umsetzung erfolgt nach Prioritäten, wobei der Schutz des Wohnens Vorrang hat. Wie bereits erläutert, wären im Falle der Errichtung einer Schallschutzwand Flächen durch den Verein zur Verfügung zu stellen.
4.	Herr Domicke Parkstr. 8	Führung der Verkehre über die Parkstraße Kreisverkehr Spandauer Allee/ Edisonstraße	Herr Domicke wohnt an der Parkstraße und empfindet, dass diese bereits jetzt stark durch Verkehr belastet ist. Eine Führung der Verkehre über die Parkstraße würde die Belastung der Parkstraße noch erhöhen. Herr Domicke favorisiert die Errichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Edisonstraße/ Spandauer Allee. In der Parkstraße wären mehr Bürger betroffen. Besonders belästigend sind die Busse. Es wird vorgeschlagen, den Einsatz von Bussen mit Elektromotoren zu prüfen.	Frau Pauluhn erläutert, dass die Parkstraße als Hauptsammelstraße gemäß Verkehrsentwicklungsplanung der Zentrumserschließung dienen soll. Zu diesem Zweck soll der Ausbau des Knotenpunktes Parkstraße/ Neuendorfstraße (Vollsignalisierung, Fahrbahnaufweitung) erfolgen. Gemäß der Simulation im Verkehrsmodell werden die Verkehrsmengen in der Parkstraße durch ein Linksabbiegeverbot in die Edisonstraße nicht maßgeblich erhöht (Erhöhung von 2.300 Kfz/24 h auf 3.800 Kfz/24 h). Erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge führt zu einer hörbaren Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A). Herr Richard schlägt vor, die Anzahl der Einwohner in der Parkstraße und in der Edisonstraße/ Fontanestraße gegenüberzustellen. Da das Problem der Lärmbelastung am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße in der 1. Phase der Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontanestraße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst werden kann, empfiehlt Herr Richard die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung zu verschieben und zunächst keine Maßnahmen zu ergreifen. Herr Richard gibt ausdrücklich zu Protokoll, dass die Errichtung des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße keinen Beitrag zur Lärminderung an diesem Belastungsschwerpunkt leistet.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung / des Fachgutachters
5.	Frau Neumann, Herr Schulz Wohnungsgenossenschaft „Einheit“ Parkstr. 60	Mieterbeschwerden bezüglich Lärm	Auf Nachfrage von Frau Harupa, ob es Lärmprobleme in den Wohngebieten gibt und wie sich die WHG zum Lärmaktionsplan positioniert, erklärt Herr Schulz, dass es keine Mieterbeschwerden aufgrund von Lärmbelastungen gibt. Die Wohnungsgenossenschaft hat Wohnungen in der Parkstraße und in der Fontanestraße. Deshalb kann kein Votum für oder gegen einen Kreisverkehr in der Edisonstraße gegeben werden. Die WGH wird sich noch mit einer schriftlichen Stellungnahme im Verfahren beteiligen.	Die Meinungsäußerung wird zur Kenntnis genommen.

Da keine weiteren Fragen vorliegen, schließt Frau Dr. Beer den Fragenblock.

Der Lärmaktionsplan kann bis zum 11.08.2008 auf der Internetseite der Stadt Hennigsdorf www.hennigsdorf.de eingesehen werden. Bis zum 11.08.2008 können Anregungen zu dieser Planung vorgebracht werden – entweder schriftlich oder mündlich zur Niederschrift.

Frau Dr. Beer bedankt sich bei allen Anwesenden für die rege und konstruktive Beteiligung, wünscht allen einen guten Heimweg und schließt die Veranstaltung.

Ende der Veranstaltung:

19.15 Uhr

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Frau Harupa / Frau Pauluhn



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die "Lärmarme Stadt Hennigsdorf"

Die Stadt Hennigsdorf ist bereits sehr frühzeitig der Verpflichtung zur Aufstellung einer Lärmmin-derungsplanung nachgekommen. Die 1996 abgeschlossene Lärmmin-derungsplanung [1] war Auslöser und Grundlage einer Vielzahl von Maßnahmen, die seither mit dem Ziel "Lärmarme Stadt Hennigsdorf" durchgeführt wurden. Zur EXPO im Jahr 2000 präsentierte Hennigsdorf die erzielten Erfolge.

Die Ausgangssituation in Bezug auf die Schallimmissionen durch den Straßenverkehr stellte sich damals so dar, dass sich drei belastete Teilräume herauskristallisierten:

- Hohe Belastungen auf allen zulaufenden Verkehrsstraßen (bis zu 75 dB(A), auf den Landesstraßen teilweise bis zu 80 dB(A),
- flächendeckende Belastung des Stadtkerns bis zu 65 dB(A), entlang der Hauptstraße und Berliner Straße teilweise mehr als 80 dB(A),
- nur wenige, relativ ruhige Wohnbereiche, in denen die Grenzwerte eingehalten werden.

Laut Nachher-Berechnung konnte die Lärmbelastung der Einwohner Hennigsdorfs im gesamten Stadtgebiet durch eine Vielzahl von Maßnahmen bis zum Jahr 2000 deutlich gesenkt werden:

- Die Anzahl der vom Lärm betroffenen Einwohner ist tagsüber um 19 % und nachts um 20 % gesunken.
- Die Lärmkennziffer (LKZ), die eine qualitative Aussage zur Betroffenheit macht, sank sogar um 40 % (sowohl tagsüber als auch nachts).
- Die Anzahl der durch Lärm gesundheitsgefährdeten Bewohner (>65 dB(A)) ging um 35 % zurück, die der Schlafgestörten um 14 %. [3]

Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ende der 90er Jahre erstellte Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) baut auf der Lärmmin-derungsplanung auf. Die durch das PRR erarbeiteten Konzepte für den Umweltverbund (Fußwe-gekonzept [7], Radverkehrskonzept [8], ÖPNV-Konzept [9]), für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr sowie die Gestaltungsstandards für Straßen [10] bildeten als Teilberichte der Ver-kehrsentwicklungsplanung die wesentliche Grundlage des weiteren Handelns und führten die Ziele der Lärmmin-derungsplanung konsequent weiter. Aufgrund des integrativen Ansatzes der Verkehrsentwicklungsplanung gelang es nicht nur, einzelne Bereiche der Stadt zu beruhigen, sondern die einzelnen Elemente haben ineinander gegriffen und positiv zusammengewirkt.

Die Auswertung der Verkehrszählung aus dem Jahr 2002 kommt zu folgenden grundsätzlichen Aussagen: [13]

- Abnahme des innerstädtischen Verkehrs um über 10 % (mit Werten von teilweise bis zu 60 % an einigen Querschnitten in Tempo 30-Zonen).

- Unterschiedliche Veränderungen der Belastung an den fünf Stadtzufahrten:
 - + 17 % auf der Veltener Straße,
 - + 20 % auf der Ruppiner Chaussee,
 - + 38 % auf der Spandauer Landstraße,
 - - 21 % auf der Marwitzer Straße,
 - - 26 % auf der Hohen Neuendorfer Straße.
- Die Umfahrung der Berliner Straße über die Fabrikstraße wird in beiden Richtungen angenommen.
- Die Verbindung nach Berlin über die Spandauer Allee hat den höchsten prozentualen Zuwachs erfahren, wobei der Weg von und zur Arbeit dominiert.
- Die Spandauer Allee und Ruppiner Straße weisen einen hohen prozentualen Zuwachs gegenüber 1998 auf.

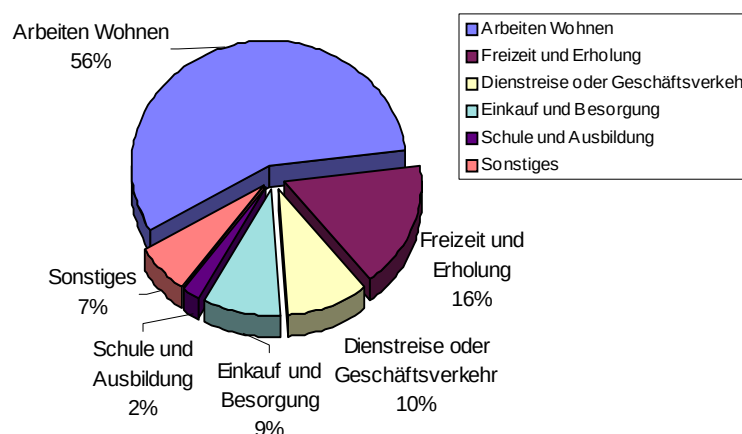
Um Aufschlüsse über die Relationen (Fahrtenquellen und -ziele) in und um Hennigsdorf, die jeweiligen Fahrtzwecke und den Besetzungsgrad der Fahrzeuge zu erhalten, wurde im Juni 2002 eine Kraftfahrerbefragung an den vier Ortszufahrten durchgeführt [14] und in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Abb. 10 zeigt die Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell 2002 (Nullfall).

Die Auswertung ergab einen Durchgangsverkehrsanteil von durchschnittlich einem Drittel.

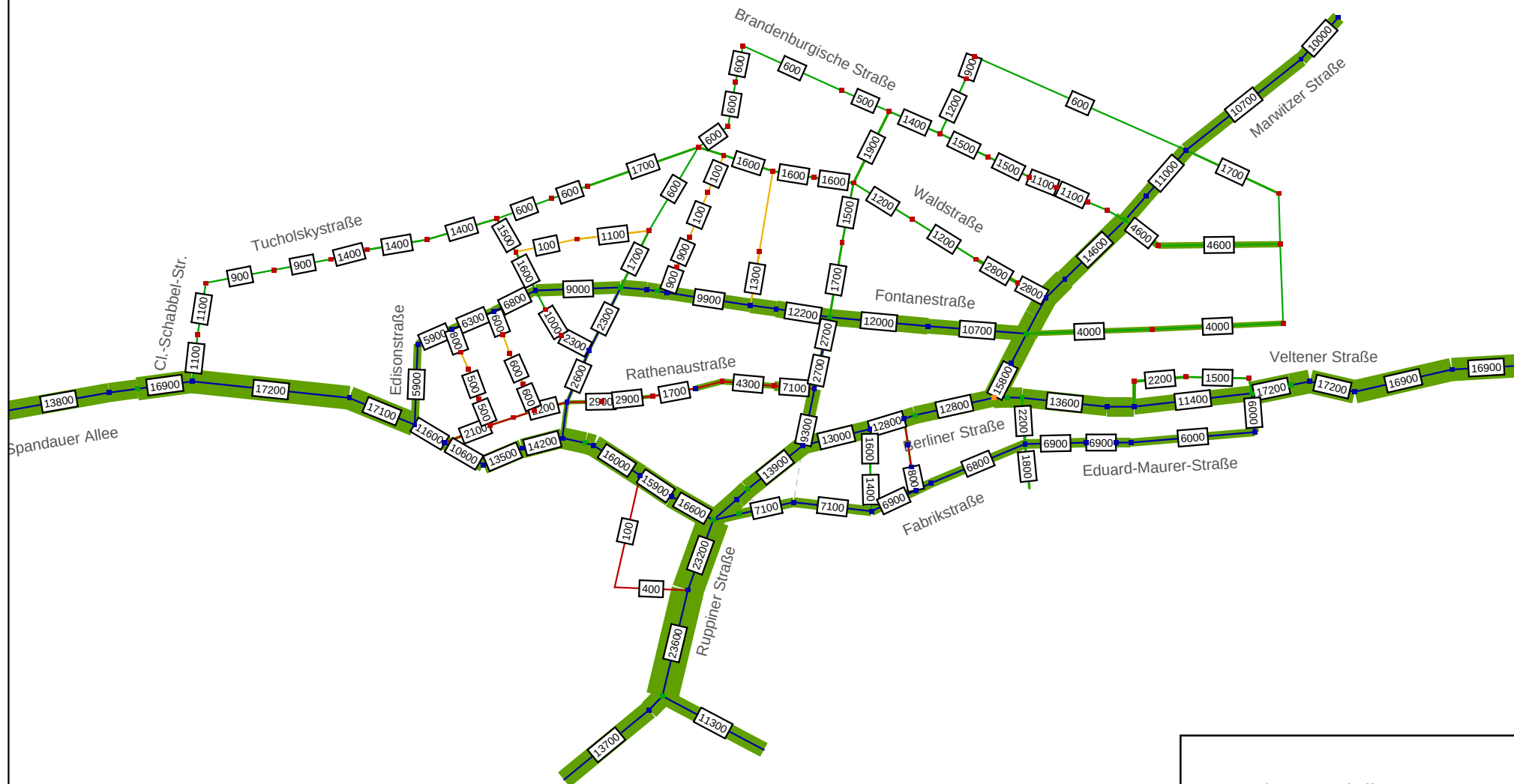
Die zahlreichen Pendlerbeziehungen, sowohl nach als auch von Hennigsdorf schlagen sich in den genannten Fahrzwecken und in der Fahrzeugbelegung nieder. Mit einem Gesamtdurchschnitt von über 1,3 Insassen pro Fahrzeug liegt Hennigsdorf über dem üblichen, weiter schrumpfenden bundesweiten Wert. Die Grafik stellt die Fahrtzwecke und ihren Anteil an den Gesamtfahrten dar.

Die stärksten Verkehrsströme sind auf das Stadtzentrum gerichtet, was die Attraktivität dieses Standorts für Wohnen und insbesondere zur Versorgung (nicht nur für Hennigsdorfer!) deutlich nachweist. [12]

Aufteilung nach Fahrtzwecken



Verkehrsmodell Stadt Hennigsdorf



Analysemodell 2002

Geschwindigkeitsmessungen

Von der Stadt Hennigsdorf werden mit einem mobilen Radargerät kontinuierlich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Das ist bei den Verkehrsteilnehmern bekannt und führt daher überwiegend zu einer disziplinierten Fahrweise. Auch ohne kostenintensive Umbauten in den Straßen (Tempo 30-Zone) wird so zur Verkehrsberuhigung, zum Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und damit zur Minderung der Belastungen beigetragen.

Fortschreibung Lärminderungsplanung

Im März 2004 wurde die Lärminderungsplanung mit den Grundlagen für den Lärmaktionsplan fortgeschrieben [4]. Darin wurden

- Grundlagen der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie erläutert,
- Lärmbelastungsschwerpunkte benannt,
- Lärminderungspotenziale identifiziert,
- Untersuchungsfragen formuliert und
- Arbeitsschwerpunkte für den Lärmaktionsplan festgelegt.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Maßnahmen zur Lärminderung seit 1996 schwerpunktmäßig bereits umgesetzt wurden.

Nachhaltige Stadtentwicklung

Mit der Gestaltung des neuen Stadtzentrums wurde ein großer Beitrag zur Stadt der kurzen Wege geleistet und das Ziel, in der Innenstadt hochwertige städtische Lebensräume zu schaffen, verwirklicht.

Förderung des Fußgängerverkehrs

Zu Fuß gehen gewann in den letzten Jahren aufgrund verschiedener Entwicklungen in Hennigsdorf wieder an Bedeutung. Zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs wurden durchgeführt:

- Bau der Fußgängerzone im neuen Stadtzentrum,
- Ausbau der Zentrumsachse als fußläufige Verbindung zwischen dem neuen Stadtzentrum und dem historischen Ortskern,
- Ausbau und Sanierung von Gehwegen,
- Schulwegsicherung Gehweg z.B. Brandenburgische Straße,
- Errichtung von Querungssicherungen an stark befahrenen Straßen (Fahrbahnteiler, Ampeln)
 - Dorfstraße Nieder Neuendorf,
 - Fontanestraße,
 - Veltener Straße,
- Einführung eines Wegeleitsystems für Fußgänger.

Von der Stadt Hennigsdorf wurde folgende Publikation zur Förderung des Fußgängerverkehrs erstellt:



- Barrierefrei in Hennigsdorf - Wegweiser für Menschen mit Behinderung
- Technisch-historische Spurensuche in Hennigsdorf, Stand 09.2002.

Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wurden von der AG Havelniederung unter Beteiligung der Stadt Hennigsdorf folgende Karten herausgegeben:

- Wanderkarte Havelniederung,
- KULTUR GUT - Kulturorte in der Havelniederung.

Förderung des Fahrradverkehrs

Das ursprünglich nur bruchstückhaft vorhandene Radverkehrsnetz wurde in den vergangenen Jahren konsequent ausgebaut. Ein engmaschiges innerstädtisches Netz verschiedener Wegekategorien verbindet alle wichtigen Ziel- und Quellpunkte und ist in regionale und überregionale Verbindungen eingebunden. Das geplante Wegenetz hat eine Länge von 55 km, das weitestgehend umgesetzt ist. Der internationale Radweg Berlin - Kopenhagen, der an der Havel entlang durch Hennigsdorf führt, ist seit 2004 durchgehend befahrbar.

Zusätzliche Infrastruktureinrichtungen an Verknüpfungspunkten von Radverkehr und ÖPNV (B+R-Anlagen) und Radverkehr und Fußgängerverkehr (Abstellanlagen Havelpassage, Bahnhof) ergänzen das Radverkehrsnetz. Von 1996 bis 2004 wurden im Bahnhofsumfeld insgesamt 420 Fahrradständer sowie zehn mietbare Fahrradboxen errichtet. Davon stehen an der westlichen Bahnhofseite 300 Abstellplätze und zehn Fahrradboxen und an der östlichen Bahnhofseite 120 Abstellplätze zur Verfügung. Ihre Kapazität reicht jedoch insbesondere am Bahnhof bei weitem nicht aus. Weitere Fahrradabstellanlagen werden im Rahmen der Umgestaltung der Havelpassage/ Havelplatz 2008 errichtet. Am geplanten nördlichen Tunneldurchstich sind zudem 150 Abstellplätze geplant.

Mangelhafte Zustände bestehen heute noch an den Stadtgrenzen sowie im überregionalen Netz. So fehlen etwa zwischen Hennigsdorf und Velten und von Hennigsdorf in Richtung Bötzwitz/Marwitz sichere Verkehrsverbindungen für Radfahrer. Der Bau eines Radweges an der L 172 von Hennigsdorf nach Velten wurde im Oktober begonnen und wird noch 2008 fertiggestellt. Für den Radweg an der L 17 von Hennigsdorf nach Marwitz wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Zwischen 2000 und 2007 wurde an folgenden Bushaltestellen Bike&Ride-Anlagen eingerichtet:

- Parkstraße / Friedhof, stadtauswärts,
- Parkstraße / Fontanestraße, stadtauswärts,
- Freiheit / Stolpe Süd,
- Fontanestraße / Zentrum, stadteinwärts,
- Berliner Straße / Am Bahndamm, stadtauswärts,
- Berliner Straße / Seilerstraße, stadtauswärts,
- Hauptstraße, stadtauswärts,
- Busbahnhof,
- Veltener Straße, Tunnel, stadteinwärts,
- Dorfstraße / Havelpromenade, stadtauswärts,
- Dorfstraße / Bahnhofstraße, stadteinwärts.

2000 wurde ein Wegeleitsystem für Radfahrer eingeführt.



Zum Thema Radverkehr sind zahlreiche Publikationen erschienen. Von der Stadt Hennigsdorf erstellt wurden:

- Keramiktour (24 km) - auf der Deutschen Tonstraße,
- Rund um den Nieder Neuendorfer See (21 km) - vorbei an Wasser und Kirchen,
- Schloss Tegel Tour (30 km) - vorbei an Wasser, Kirchen und dem Schloss Tegel,
- Tegeler Fließ Tour (37 km) - zum Tegeler Fließ durch den Tegeler Forst, vorbei an Wildgehegen und Naturlehrpfaden,
- Krämertour (33 km) - durch den Regionalpark "Krämer Forst",
- Bernsteinsee-Tour (25 km), pack' die Badehose ein, durch den Veltener Forst zum Bernsteinsee,
- Hubertussee-Tour (27 km) - über Frohnau, Hermsdorf und Heiligensee,
- Briesetal-Tour (28 km) - über Hohen Neuendorf und Birkenwerder,
- Hubertussee-Tour (34 km) - über Berlin-Spandau und Schönwalde,
- Spandauer Forst-Tour (30 km) - durch den Spandauer Forst.

Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit wurden von der AG Havelniederung unter Beteiligung der Stadt Hennigsdorf folgende Karten herausgegeben:

- Rad-Wander-Routen Nordwest - Havelniederung - Berlin - Mühlenbecker Land, 1. Auflage, Mai 2001
- Wasser Tourismus Havelniederung.

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Die Erreichbarkeit der Stadt mit schienengebundenen Verkehrsmitteln hat mit der Wiederaufnahme des S-Bahnbetriebs nach Berlin (1998), der Inbetriebnahme des Prignitz-Express (2000) sowie verschiedener Regionalbahnen einen hohen Standard erreicht.

Aktuell verkehren acht Linien von BVG, OVG und HVG vom Busbahnhof ins Umland. Die Tabelle zeigt das Verkehrsangebot im Busverkehr:



Tabelle 8.1: Verkehrsangebot im Busverkehr der Stadt Hennigsdorf

Linie	Linienweg	Kurse	Mo. -Fr. Bedienung	Sa.	So.
136	Hennigsdorf - Berlin, Spandau	28	30/60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
807	Hennigsdorf - Velten, Hedwig-promenade	15	60 Min.-Takt	-	-
808	Hennigsdorf - Stolpe Süd	4	ohne Takt	-	-
809	Hennigsdorf - Hermsdorf	18	60 Min.-Takt, morgens 15 bis 45 Min.-Takt	2 Std.-Takt	2 Std.-Takt
811	Hennigsdorf - Bötzwow	4	ohne Takt	-	-
824	Hennigsdorf - Velten, Bahnhof - S-Bhf Oranienburg	51	20 Min.-Takt, abends 60 Min.- Takt	20 Min.-Takt, ab Nachmittag 60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
651	Hennigsdorf - Schönwalde - Bhf Falkensee	2	ohne Takt	-	-
659	Hennigsdorf - Nauen, Zentrum	2*	ohne Takt	-	-

* davon eine Verbindung mit der Linie 651 und Umsteigen in Bötzwow Kirche in die Linie 671

Der innerstädtische ÖPNV wird durch die Verlängerung der Regionalbuslinien und Optimierung der Linienführung folgender Linien verbessert:

- Linie 824 über Parkstraße, Friedhof, Waldstraße,
- Linie 809 nach Hennigsdorf-Nord.

Neben der Linienoptimierung wertet die Stadt Hennigsdorf in einem mehrjährigen Programm die Bushaltestellen in Stadtgebiet auf. Das betrifft Aspekte wie die Optimierung der Lage, ggf. Anlage zusätzlicher Haltestellen, Rückbau von Busbuchten sowie die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der Haltestellen. Der zunehmende Einsatz von Niederflurbussen erfordert zudem eine behindertengerechte Gestaltung der Haltestellenbereiche und ihrer Zugänge. Von 2002 bis 2007 wurden 42 Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut.

Förderung multimodaler Verkehre¹

MOBILITÄTSZENTRALE

Die Gestaltung des Bahnhofsumfelds mit der Umbauung des Bahnhofszugangs, der Neugestaltung des Bahnhoftunnels, dem Neubau des Busbahnhofs, der Integration der Mobilitätszentrale, der Neugestaltung des Postplatzes und dem Neubau des Rathauses hat den Bahnhof zu einer attraktiven, vorbildlich gestalteten ÖPNV-Schnittstelle entwickelt.

¹ Transport eines Gutes mit zwei oder mehr unterschiedlichen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Binnen- und Seeschiff, Flugzeug, Pipeline)



Mit Einrichtung der Mobilitätszentrale wurde ein umfassendes, verkehrsmittelübergreifendes Service- und Informationsangebot geschaffen. Sie besteht aus zwei räumlich getrennten, aber organisatorisch miteinander vernetzten Bestandteilen, dem S-Bahnkundenzentrum, das die Beratung und den Fahrkartenvertrieb des ÖPNV beherbergt, und der Stadtinformation, die mobilitätsorientierte fremdenverkehrs- und tourismusrelevante Leistungen anbietet.

Über die am Bahnhof angebrachten digitalen Anzeigetafeln werden die Fahrgäste aktuell über die Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen informiert.

LENKUNG DES STRASSENGÜTERVERKEHRS

Die Fabrikstraße wurde 1998 bis 1999 als innerörtliche Entlastungsstraße gebaut, um den Schwerverkehr in die Gewerbegebiete zu führen und die Berliner Straße vom Schwerverkehr zu entlasten.

1999/2000 wurde ein Verkehrsleitsystem, insbesondere zur Lenkung des Güterverkehrs eingeführt.

1998 erfolgte der Bau des Autobahnanschlusses an die A 111 (Anschlussstelle Hennigsdorf). Von den Gewerbegebieten führen heute kurze Wege zu den beiden Autobahnanschlüssen Hennigsdorf und Stolpe.

Die beiden Hennigsdorfer Großbetriebe

- Bombardier Transportation GmbH (Schienenfahrzeugbau) und
- Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH (HES, Riva-Gruppe)

wickeln einen Teil ihres beträchtlichen Verkehrsaufkommens auf der Schiene bzw. auf dem Wasserweg ab.

Bombardier benötigt als Schienenfahrzeugbauunternehmen außerdem eine gute Schienenanbindung ans überregionale Netz. Zudem sind umfangreiche Prüfgleise nötig.

Hennigsdorf verfügt über drei Industriehäfen:

- Der Betriebshafen der allton Fertigteile GmbH (am Veltener Kanal).
Die vorhandene Hafenanlage dient der Anlieferung von Kies und anderen Massengütern, die zur Betonherstellung benötigt werden.
- Betriebshäfen der Fa. HES (an der Havel).
Der nördliche Hafen verfügt über eine Kaimauer mit einer Gesamtlänge von ca. 530 m. Davon erfolgen auf einer Länge von ca. 130 m Anlieferungen von Stahlschrott, auf einer Länge von 400 m die Verschiffung von Fertigprodukten jeweils in Schubverbänden. Die monatliche Abfertigung beläuft sich auf ca. 45 Schubverbände und Schiffe. Der südliche Hafen verfügt über eine Kaimauer mit einer Gesamtlänge von ca. 180 m. Es dient ebenfalls der Anlieferung von Stahlschrott und dem Umschlag von Sinter.
- Spundwand im Gewerbegebiet Nord 4 der Fa. Scholz Recycling GmbH, (an der Havel).
Die Wasserstraße wird für den Antransport von Stahlschrott (mind. 60 % der jährlich ca. 220 t) genutzt.



Die Nutzung der Wasserstraße und der Schiene für Transporte führt zur einer erheblichen Entlastung des Straßennetzes der Stadt Hennigsdorf.

Optimierung der Verkehrsleistung

Eine Optimierung der Verkehrsleistung bedeutet, den notwendigen Kfz-Verkehr, soweit stadtverträglich, auf möglichst direktem Weg zu seinem Ziel zu führen. Zur Reduzierung von Parksuchverkehren wurde 1996 bis 2004 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept im westlichen und östlichen Zentrumsbereich eingeführt. Die Ordnung des ruhenden Verkehrs erfolgt über eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken in den Wohngebieten und kostenpflichtigen bzw. zeitlich begrenzten Parkplätzen in den Geschäftsbereichen. Dies trägt zur Reduzierung von Parksuchverkehren im gesamten Zentrumsbereich bei. Private Stellplätze in großer Zahl (fast 1.400) werden in einem Parkhaus und zwei Tiefgaragen angeboten. Die Gebühren in den Parkbauten sind unterschiedlich hoch, liegen je-doch niedriger als in den bewirtschafteten Bereichen im Straßenraum.

Verlangsamung des Kfz-Verkehrs

Die Hauptverkehrsstraßen bilden das Rückgrat des Verkehrsnetzes. Aus den Wohngebieten im westlichen Stadtgebiet erreicht der Kfz-Verkehr auf kurzem Weg über Sammelstraßen die übergeordneten Straßen. Innerhalb der Wohngebiete und im Stadtzentrum konnte deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Schutzes des Wohnumfeldes flächendeckend Tempo-30 eingerichtet werden. 1998/1999 erfolgte die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten (acht Tempo 30-Zonen). Nur mit einer Beschilderung konnten Schleichverkehre auf den geradlinigen Straßen (Brandenburgische Straße/ Tucholskystraße/ Clara-Schabbel-Straße) nicht verhindert werden. Aus diesem Grund sichern heute geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau und betonen den Wohngebietscharakter.

Für die Fontanestraße gilt, wie auch für die anderen (Haupt-)Sammelstraßen, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Aus den Geschwindigkeitsmessungen sowie dem persönlichen Eindruck vor Ort erweist sich die Fahrweise im Großen und Ganzen als angemessen und homogen, was der gerade Verlauf ohne optische oder bauliche Hindernisse nicht unbedingt erwarten lässt. Die disziplinierte Fahrweise ist vermutlich auf die häufigen Radarkontrollen zurückzuführen.

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen haben zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveau beigetragen. Zwischen 1997 und 2001 wurden folgende verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut:

- Am Roseneck,
- Lindenstr. (Abschnitt vor der Schule),
- Nelkenstraße,
- Aternstraße,
- Am Oberjägerweg,
- Auf der Lichtung,
- Am Gehölz,
- Waldrandsiedlung,
- Bahnhofsweg,
- Kokillenweg,
- Blankstahlweg,
- Schmelzersteg,
- Am Rathaus,



- Theodor Körber-Weg,
- Friedhofstraße zwischen Am Rathaus und Ludwig-Lesser-Straße.

Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Der Bau des Kreisverkehrsplatzes im Knotenpunkt Marwitzer Straße/ Berliner Straße hat zur Verstetigung des Kfz-Verkehrs beigetragen. Der Knotenpunkt am östlichen Stadteingang (Ruppiner Chaussee/ Ruppiner Straße) ist ebenfalls zum Kreisverkehrsplatz umgebaut worden. Dieser kann jedoch die durch Stau geprägte Situation am neuralgischen Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Chaussee nicht verbessern.

Zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der stark belasteten L 172 wurde ein Gutachten erstellt [18]. Insbesondere im Hinblick auf die laut Prognose für das Jahr 2015 zu erwartenden Verkehrsmengen [18,19] scheint ein stetiger Fahrverlauf im gesamten Straßenzug der L 172 nicht mehr gegeben.

Verlagerung von Kfz-Strömen

1998 bis 1999 wurde die Fabrikstraße als innerörtliche Entlastungsstraße zur Entlastung der Berliner Straße von Schwerlastverkehr gebaut.

1998 erfolgte der Bau der Autobahnanschlusses an die A 111 (Anschlussstelle Hennigsdorf).

2005 wurde zwischen der Berliner Straße und der Fabrikstraße in Verlängerung der Feldstraße die August-Conrad-Straße gebaut.

Die Auswirkungen dieses neuen Straßenabschnittes wurden im Verkehrsmodell untersucht [19]. Im Ergebnis zeigte sich, dass eine Verlängerung als isolierte Einzelmaßnahme nur auf den Parallelstrecken eine deutliche Entlastung erreichen kann.

Bündelung von Kfz-Strömen

Die frühere Lärminderungsplanung ging von dem klar definierten "X" der Hauptverkehrsstraßen aus, auf dem der Kfz-Verkehr gebündelt geführt wird. Auf diesen Straßen gilt Tempo 50. Ein möglichst zügiges, aber stetiges Fahren innerhalb dieses Tempolimits soll Schleichverkehre im Nebennetz abwenden. Durch die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen konnten die Wohngebiete beruhigt werden (Tempo 30 mit unterstützenden baulichen Maßnahmen).

Lärmindernde Fahrbahnbeläge

Im Zuge der Umsetzung der letzten Lärminderungsplanung wurden große Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen erneuert, was einen erheblichen Beitrag zur Lärminderung brachte:

- Leisere Fahrbahnbeläge - Austausch von Kopfsteinpflaster gegen Asphalt (1995 - 2007),
 - Spandauer Landstraße,
 - Dorfstraße,



- Spandauer Allee,
- Neuendorfstraße,
- Hauptstraße,
- Ruppiner Straße,
- Berliner Straße,
- Veltener Straße,
- Rathenaustraße,
- August-Conrad-Straße,
- Parkstraße.

In den Wohngebieten wurden zwischen 1995 und 2007 große Abschnitte im Nebenstraßennetz, erneuert:

- Leisere Fahrbahnbeläge - Austausch von Kleinsteinpflaster gegen Asphalt
 - Hafenstraße,
 - Bötzowstraße,
 - Nauener Straße,
 - Feldstraße,
 - Kirchstraße,
 - Bahnhofstraße,
 - Hirschstraße,
 - Albert-Schweitzer-Straße,
 - Wolfgang-Küntscher-Straße,
 - Am Bahndamm,
 - Voltastraße,
 - Klingenbergstraße.

Maßnahmen zur Verringerung von Immissionen

Zur Verringerung der Lärmbelastung wurden ab 1992 in der Fabrikstraße und in der Berliner Straße im Rahmen der Sanierung Lärmschutzfenster gefördert.

Zur Verringerung der Lärmbelastung und Vermeidung weiterer Betroffenheiten erfolgten zwischen 1997 und 2007 Festsetzungen in Bebauungsplänen (B-Plan 1,5, 6, 7, 11.13, 16, 17/2, 26, 28, 29,31, 33, 34, 37, 39,40, 41, 42, 44) z. B. zur

- Grundrissorientierung,
- zur Gebäudestellung,
- zu Schalldämmmaßen an Fassaden, Fenstern und Bauteilen,
- zu Mindestabständen.

1999-2007 wurde zur Vermeidung von Emissionen durch städtebauliche Planung für Wohngebiete (z. B. Postviertel, Rathenauviertel, Cohnsches-Viertel, Hennigsdorf Nord) in Rahmenplänen durch Ausschluss von Parken in den Innenhöfen eine Beruhigung erreicht.

Verwaltung als Vorbild

Für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung ist folgende Organisationsanweisung verbindlich, die eine umweltschonende Mobilität sichern soll und damit einen Beitrag zur Lärminderung leistet:



Organisationsanweisung zur Durchführung und Abrechnung von Dienstreisen und Abordnungen in der Stadtverwaltung Hennigsdorf:

1. *Für die Erledigung der Dienstgeschäfte und Abordnung außerhalb des Stadtgebietes ist im Allgemeinen auf öffentliche Verkehrsmittel (Busse, Bahnen, Flugzeuge) unter Ausnutzung aller Tarifvergünstigungen zurückzugreifen. Insbesondere im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg (VBB) sind grundsätzlich Busse und Bahnen (Regionalbahn/ICE, S- und U-Bahn) zu nutzen.*
2. *Sollte der Ort des Dienstgeschäftes/der Abordnung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur sehr ungünstig erreichbar sein, ist auf einen Dienstwagen zurückzugreifen. Dies gilt auch dann, wenn sich die Benutzung eines Dienstwagens bei Fahrgemeinschaften wirtschaftlicher erweist als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im konkreten Einzelfall sind daher stets die Aspekte Fahrzeit, Wegezeit, Fahrtkosten, Arbeitsausfall und Einsparungsmöglichkeiten bei Fahrgemeinschaften gegeneinander abzuwägen.*
3. *Dienstreisende haben keinen Anspruch auf Erstattung von Fahrtkosten, wenn sie z. B. privat beschaffte Fahrkarten nicht benutzen (z. B. Monats- und Jahreskarten).*
4. *Zur Erledigung dienstlicher Aufgaben innerhalb des Stadtgebietes (Dienstreisen, Abordnungen) soll, sofern ein Beförderungsmittel notwendig ist, vorrangig auf Dienstfahräder zurückgegriffen werden.*

Das frühzeitige Bestreben der Stadt Hennigsdorf, die Lärminderung in ihre kommunale Planung zu integrieren, hat bereits zu großem Erfolg geführt. Weite Teile des Stadtgebiets konnten entlastet und ruhige Wohngebiete geschaffen werden.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird jedoch weiterhin der politische Wille vonnöten sein, wenn es darum geht Maßnahmen durchzusetzen, damit eine spürbare Entlastung der immer noch von hohen Lärmbelastungen betroffenen Bewohner geschaffen werden kann.



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

9.1 Planungsstrategie

In diesem Kapitel werden die Maßnahmen dargestellt, die in der Lage sind, die Lärmbelastung an den verbliebenen beiden Belastungsschwerpunkten bis zum Jahr 2013 zu reduzieren. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen.

Im Land Brandenburg wurden wie auch in Hennigsdorf bei den bisherigen Lärmaktionsplänen mit gesamtstädtischen Planungsansätzen die besten Erfahrungen gemacht. Auch die jetzt anstehenden Lärmaktionspläne sollen deshalb nach Möglichkeit in Verknüpfung beispielsweise mit dem Stadtentwicklungskonzept, der Verkehrsentwicklungsplanung und der Bauleitplanung durchgeführt werden und die bisher bei Lärmaktionsplänen § 47a (alt) BImSchG entwickelte Schärfentiefe beibehalten werden. Es hat sich gezeigt, dass auch weniger wirkungsvolle Maßnahmen in geeigneten Kombinationen einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung leisten können. Der Lärmaktionsplan Teil I bezieht sich zwar auf die Belastungsschwerpunkte, berücksichtigt aber flankierende Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene.

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

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans kann auf die bewährte Vorgehensweise bei der Lärminderungsplanung nach § 47a (alt) BImSchG aufgebaut werden:

- Vermeidung von Lärmemissionen,
- Verminderung von Lärmemissionen,
- Verlagerung von Lärmemissionen und zuletzt
- Verringerung von Lärmimmissionen.

Zunächst ist zu prüfen, in welchem Umfang Emissionen vermieden werden können, nachfolgend sind die Potenziale auszuschöpfen, die die verbleibenden Emissionen vermindern, erst dann stellt sich die Frage nach einer Verlagerung der Emissionen. Erst, wenn diese drei Schritte keine ausreichende Lärminderung erreichen, kommen Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen in Betracht. Diese Vorgehensweise ist notwendig, weil sonst mit einer Ausrichtung der Lärminderung auf die Immissionsseite keine umfassende, sondern nur eine punktuelle Lärminderung (z.B. in der Wohnung, aber nicht im Wohnumfeld) erreicht werden kann.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Berücksichtigt man diese Maßnahmen in einem kommunalen Planungsmanagement von Beginn an in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, so kann vieles in ohnehin geplante Baumaßnahmen integriert werden. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- völlig zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wurde,
- kostenneutral im Zuge einer optimierten Baumaßnahme auszuführen,
- oder mit nur geringen Mehrkosten vorzunehmen.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, das Handlungskonzept so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert in Blöcken durchgeführt werden. Bürger können hierdurch die Entlastungswirkung als Schub erleben. Das ist besser, als einzelne, verstreute Maßnahmen, die sich zwar nach und nach zu einem Gesamtkonzept zusammenfügen, für den Bürger aber keinen hörbaren Qualitätssprung bringen.

Zur glaubhaften Umsetzung gehört aber auch ein konstruktives kommunales Klima. Man muss die Durchführung und Umsetzung einer Lärminderungsplanung aus politischer Überzeugung wollen und nicht nur, um EU-Formalien pflichtgemäß auf dem Mindeststandard zu erfüllen oder bei Fördermitteln bevorzugt behandelt zu werden.

Bei der Lärminderungsplanung 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 hat eine umwelt- und stadtgerechte Lärminderung zum Ziel. Sie leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle und möglichst nicht am Einwirkungsort zu vermeiden.

Für die Lärminderung werden die Minderungspotenziale unter folgender Stufung geprüft:

- Vermeidung von Emissionen
 - Stadtentwicklung
 - Förderung des Fußgängerverkehrs
 - Förderung des Fahrradverkehrs
 - Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs
 - Förderung multimodaler Verkehre
 - Lenkung des Güterverkehrs
- Verminderung von Emissionen
 - Optimierung der Verkehrsleistung
 - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
 - Verstetigung des Kfz-Verkehrs
 - Straßenzustandsverbesserung
- Verlagerung von Emissionen
 - Bündelung von Kfz-Verkehren
 - Verlagerung von Kfz-Strömen
- Verringerung von Immissionen
 - Abstandsvergrößerung
 - Abschirmung (Schallschutzwälle, -wände, Tunnel, Troglagen, Einhausungen)
 - Schließen von Gebäudelücken
 - Schalldämmung von Außenbauteilen (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen).

Die Abbildung 11 stellt die wesentlichen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Lärminderung an den Belastungsschwerpunkten Ruppiner Straße und Spandauer Allee dar.

9.2 Belastungsschwerpunkt Ruppiner Straße L 17

Situationsbeschreibung

Der Belastungsschwerpunkt Ruppiner Straße zwischen Hauptstraße und Kreisverkehr ist ein Abschnitt der Landesstraße L 17, die von Nordwesten aus Richtung Marwitz kommend die Stadt in Richtung Osten durchquert. Dieser bildet den östlichen Eingangsbereich und zugleich die Hauptzufahrt zur Stadt. Die Straße wurde 1999 grundhaft ausgebaut und befindet sich in einem sehr guten baulichen Zustand. Als Fahrbahnbelag wurde lärmarmes Splitt-Mastix-Belag eingebaut. In dem lärmbelasteten Abschnitt sind beidseitig Geh- und Radwege vorhanden. Entlang des Belastungsschwerpunkts befinden sich gewerbliche Nutzungen (Gartenmarkt und Autohaus), ein Sportverein (Ruderclub Oberhavel), eine Kleingartenanlage (Gartensparte "Havelblick") sowie drei Wohnhäuser. Schutzwürdige Nutzungen sind die Wohnnutzungen und die Kleingartenanlage.

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Die Tabelle zeigt das Verkehrsangebot im Busverkehr am lärmbelasteten Schwerpunkt Ruppiner Straße:

Tabelle 9.2.1: Verkehrsangebot im Busverkehr Ruppiner Straße

Linie	Linienweg	Mo. - Fr.		Mo. - Fr. Schulferien	Sa.	So.
		Fahr- ten	Bedienung	Fahrten Bedienung	Fahrten Bedienung	Fahrten Bedienung
808	S Hennigsdorf Bhf <-> Stolpe Süd	7	ohne Takt	6 Rufbus	- -	- -
809	Hennigsdorf, Friedrich-Wolf-Straße <-> S Hohen Neuendorf <-> S Hermsdorf	36	60 Min.- Takt, mor- gens 15 bis 45 Min.-Takt	36 60 Min.- Takt, mor- gens 15 bis 45 Min.-Takt	10 2 Std.- Takt	10 2 Std.- Takt

Die Ruppiner Straße wird von den Linien 808 und 809 bedient. Alle Haltestellen in der Ruppiner Straße sind behindertengerecht ausgebaut. Die stadteinwärtige Haltestelle am Kreisverkehrsplatz Ruppiner Straße ist als Kap ausgebildet, die stadtauswärtige Haltestelle als Haltestellenbucht.

Angaben zum technischen Standard der Busse werden im Rahmen der Beteiligung der TÖB eingeholt.

Stolpe Süd, das künftig durch Verdichtung Einwohner dazugewinnen soll, ist unterdurchschnittlich an die Stadt angebunden. Mit einem Rufbus werden bereits flexible Bedienungsformen angeboten, jedoch nur mit stark eingeschränkter Frequenz und zu eingeschränkten Zeiten, so dass die Bewohner weitgehend auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind.

Die Verbesserung der Angebote im ÖPNV durch bedarfsgerechte Formen für schwach nachgefragte Zeiten und Räume hätte auch einen positiven Einfluss auf das Verkehrsaufkommen auf



der Ruppiner Straße. Eine Ausweitung des Angebots der Linie 808 (Anbindung Stolpe-Süd) ist anzustreben. Das kann entweder durch eine Verlängerung der Linie mit Taktverdichtung oder mit flexiblen Bedienungsform (Rufbus, Beispiel Anruf Bus Gartz) erfolgen.

Bündelung von Kfz-Strömen

Mit der August Conrad-Straße (Berliner Straße bis Fabrikstraße) entsteht die Möglichkeit, Verkehre direkt auf die Fabrikstraße zu führen und die Berliner Straße zu entlasten. Dieser Effekt ist zunächst laut Variantenuntersuchung im Verkehrsmodell [19] gering. Jedoch wurden dabei keine zusätzlichen unterstützenden Maßnahmen angenommen. Eine weitere Umlegung im Verkehrsmodell, die die Bevorrechtigung des Straßenzugs Schulstraße - Fabrikstraße - Eduard-Maurer-Straße bzw. Wolfgang-Küntschers-Straße bei gleichzeitiger Temporeduzierung in der Berliner Straße berücksichtigt, kommt zu weitaus deutlicheren Ergebnissen. Die August-Conrad-Straße, Berliner Straße bis Fabrikstraße wird, wie in [19] empfohlen, im Zuge der Maßnahmenprüfung im Zusammenhang mit anderen Netzeingriffen erneut betrachtet und auf ihre Wechselwirkungen hin untersucht.

Die im Verkehrsmodell angenommenen Parameter entsprechen einer Umstufung der beiden parallelen Straßenzüge (Rückstufung der Berliner Straße zur Stadtstraße und Hochstufung der Fabrikstraße zur Landesstraße), die mit entsprechenden Lenkungsmaßnahmen (Optimierung der LSA-Signalisierung, Beschilderung, Bevorrechtigung an den Knotenpunkten) begleitet werden muss. Durch die resultierende Bündelung der Verkehre auf der Fabrikstraße wird die Beruhigung der stark belasteten Berliner Straße möglich (Tempo 30 oder 40), die wiederum als Voraussetzung dafür gelten muss, dass die äußere Erschließungsstraße auch angenommen wird.

Die August-Conrad-Straße ab Berliner Straße bis Fabrikstraße war in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung, da sie als Teil des neu definierten Vorrangnetzes fungiert und nur so auch der südliche Abschnitt der Berliner Straße eine deutlich Entlastung erfährt.

Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Zum Stauabbau am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße konnten Maßnahmen im Rahmen einer Verkehrsbeobachtung identifiziert werden, die kurzfristig die unzureichende Kapazität des Knotenpunkts erhöhen können. Problematisch ist heute der erhebliche Rückstau der rechts abbiegenden Ströme aus der Hauptstraße in die Ruppiner Straße sowie in der Gegenrichtung während der Verkehrsspitze. Durch Ummarkierungen, Veränderung des Signalprogramms und kleine bauliche Veränderungen ist eine Verbesserung der Situation zu erreichen. Die ausführliche Beschreibung der Problematik sowie der vorgeschlagenen Lösungen sind in [18] enthalten.

Eine Änderung der Klassifizierung von Berliner Straße und Fabrikstraße (Umstufung als Landesstraße, wie oben vorgeschlagen) würde mit allen unterstützenden Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf die weniger sensible Fabrikstraße und August-Conrad-Straße (verlängerte Feldstraße) führen. Der Vorschlag zur veränderten Spuraufteilung am Knotenpunkt Ruppiner Straße / Hauptstraße im Gutachten zur L 172 [18] bleibt davon unberührt. Jedoch muss die Signalisierung des Knotenpunkts dann erneut an die veränderten Ströme angepasst werden. Die Priorisierung der Schulstraße - Fabrikstraße sollte durch längere Freigabezeiten bei Drosselung der Ströme in die Berliner Straße unterstützt werden.

Verringerung der Lärmimmissionen

Der Bereich südlich der Ruppiner Straße und östlich der Hauptstraße liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 16/ I "Gebiet am Stadthafen". Da auf das B-Plangebiet Lärmbelastungen insbesondere durch den Straßenverkehr (Hauptstraße, Ruppiner Straße) wirken, wurde ein schalltechnisches Gutachten [6] angefertigt. Als Ergebnis des Gutachtens wird festgestellt, dass die Schallemissionen des Straßenverkehrs entlang der Hauptstraße und der Ruppiner Straße zu erheblichen Überschreitungen der Orientierungswerte gemäß DIN18005 führen, die für Mischgebiete bei 60 dB(A) tagsüber und 50 dB (A) nachts liegen. Die Schallemissionen der Ruppiner Straße führen mit prognostizierten DTV- Werten (durchschnittlich täglicher Verkehr) von 27.200 Kfz/24h an den straßenseitigen Hausfassaden zu Beurteilungspegeln von 76 dB(A) am Tag und 67 dB(A) in der Nacht. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. lärmarme Straßenbeläge bereits zur Anwendung gekommen sind und die Errichtung von Lärmschutzwänden städtebaulich nicht vertretbar ist, sind zum Schutz der Wohnnutzung im Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen durch differenzierte Festsetzung von Luftschalldämmmaßen festgesetzt.

Textliche Festsetzung 4.1:

In den Mischgebieten müssen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes die Außenbauteile von Gebäuden entlang der ... gekennzeichneten Linien einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämm-Maß ($R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe September 1989) von mindestens 50 dB(A) sowie entlang der mit..... gekennzeichneten Linien einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämm-Maß ($R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe September 1989) von mindestens 45 dB(A) aufweisen, oder es sind andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung zu treffen. Die Grundrisse der Wohnungen sind so zu orientieren, dass mindestens 1 Aufenthaltsraum, bei Wohnungen mit mehr als 2 Aufenthaltsräumen mindestens 2 Aufenthaltsräume auf der lärmabgewandten Seite liegen.

Zusätzlich zum Schutz der Außenbauteile einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen bei Wohnungen ist durch eine grundrissregelnde Festsetzung sichergestellt, dass in Wohnungen ausreichend Aufenthaltsräume vorhanden sind, die zur lärmabgewandten Seite liegen.

Textliche Festsetzung 4.2:

In den Mischgebieten müssen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes die Außenbauteile von Gebäuden entlang der mit gekennzeichneten Linien einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämm-Maß ($R'_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe September 1989) von mindestens 45 dB(A) sowie entlang der gekennzeichneten Linien einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämm-Maß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe September 1989) von mindestens 40 dB(A) aufweisen, oder es sind andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung zu treffen. Die Außenbauteile von Gebäuden entlang der mit ... gekennzeichneten Linie müssen oberhalb des 1. Vollgeschosses und entlang der mit..... und ... gekennzeichneten Linien oberhalb des 2. Vollgeschosses einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämm-Maß ($R_{w,res}$ nach DIN 4109, Ausgabe September 1989) von mindestens 45 dB(A) aufweisen, oder es sind andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung zu treffen.

In dem Gutachten [6] wurde auch der Schutzanspruch der südlich der Ruppiner Straße befindlichen Kleingartenanlage untersucht. Hier wird für die Kleingärten ein Beurteilungspegel von 64 dB (A) angenommen, der nicht überschritten werden sollte. Als einzige Möglichkeit zum Schutz der Kleingärten wäre die Errichtung einer Lärmschutzwand, auf die jedoch aufgrund der ver-



gleichsweise geringen Anzahl an betroffenen Parzellen und der eingeschränkten Nutzungsdauer der Kleingärten sowie des damit verbundenen Grundsatzes der finanziellen Verhältnismäßigkeit verzichtet wird. Es ist zu prüfen, inwieweit in den betroffenen Wohngebäuden Lärmschutzfenster eingebaut werden können. Die Schallschutzklasse ist je Fenster in Abhängigkeit verschiedener Parameter zu berechnen.

Zusammenfassend kann damit festgestellt werden, dass Potenziale in der

- Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs durch eine Ausweitung des Angebots der Linie 808,
- Bündelung von Kfz-Strömen,
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch Stauvermeidung,
- Verringerung der Lärmimmission durch Festsetzungen im B-Plan 16/I zur Lärminderung im Belastungsschwerpunkt Ruppiner Straße

bestehen.

In einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist auf der L 17 nur bedingt ein Lärminderungspotenzial zu sehen, da die Ruppiner Straße zum Vorrangnetz gehört auf dem die innerörtlichen Verkehre gebündelt werden sollen. Eine Anordnung von Tempo 30 ist hier neben einer Einzelfallentscheidung nur möglich, wenn 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts an der Fassade nach einer Berechnung nach RLS 90 überschritten werden. An der Ruppiner Straße sind jedoch keine Wohngebäude in diesen Pegelbereich zu erwarten.

9.3 Belastungsschwerpunkt Spandauer Allee L172

Situationsbeschreibung

Der Belastungsschwerpunkt Spandauer Allee zwischen Clara-Schabbel-Straße und Edisonstraße ist ein Abschnitt der L 172, die von Süden aus Richtung Berlin-Spandau kommend die Stadt Hennigsdorf in Richtung Norden durchquert. Die Straße wurde 1997 grundhaft ausgebaut und befindet sich in einem sehr guten baulichen Zustand. Als Fahrbahnbelag wurde lärmarmes Splitt-Mastix-Belag eingebaut. In dem lärmbelasteten Abschnitt sind beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden. Östlich der Spandauer Allee befinden sich die Gewerbegebiete Süd 2 und Süd 3 sowie die Fa. Bombardier Transportation GmbH mit Bürogebäuden und mehreren Stellplatzanlagen. Westlich erschließt die Spandauer Allee das Stadtklubhaus, die KITA "Spatzenest", die Stadtsporthalle, den Waldpark sowie zwei Wohngebäude an der Ecke Clara-Schabbel-Straße und einen Teil des Wohnensembles Rathenauviertel an der Ecke Edisonstraße. Schutzwürdige Nutzungen sind die Wohnnutzungen und die KITA.

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Eine Verbesserung der Angebote im ÖPNV durch eine Ausweitung des Angebots der Linie 136 (ganztägiger 30 min-Takt, zumindest für die Relation Hennigsdorf Bahnhof - Nieder Neuendorf, Wochenende 30 min-Takt) ist anzustreben. Dies hätte auch einen positiven Einfluss auf das Verkehrsaufkommen auf der Spandauer Allee. Nutznießer dieser Maßnahme wären die Gewerbegebiete Süd 2 und Süd 3, die Fa. Bombardier Transportation GmbH, Besucher des Stadtklubhauses

(Musikschule) und der Stadtsporthalle sowie die Bewohner im Einzugsbereich der Linie 136.

Die Tabelle zeigt das Verkehrsangebot im Busverkehr am lärmbelasteten Schwerpunkt Spandauer Allee:

Tabelle 9.3.1: Verkehrsangebot im Busverkehr Spandauer Allee

Linie	Linienweg	Mo. - Fr.		Mo. - Fr. Schulferien	Sa.	So.
		Fahr- ten	Bedienung	Fahrten Bedienung	Fahrten Bedienung	Fahrten Bedienung
136	S Hennigsdorf <-> S+U Berlin, Spandau Bhf	60	30/60 Min.- Takt	60 30/60 Min.- Takt	34 60 Min.- Takt	30 60 Min.- Takt

Die Linie 136 befährt die Spandauer Allee. Alle Haltestellen in der Spandauer Allee sind behindertengerecht ausgebaut. Die vier Richtungshaltestellen Edisonstraße und Spandauer Allee im Bereich des Belastungsschwerpunkts Spandauer Allee wurden als Haltestellen-Kap mit Kasseler Rundbord ausgebildet.

Angaben zum technischen Standard der Busse werden im Rahmen der Beteiligung der TÖB eingeholt.

Verlegung schutzwürdige Nutzung

Die Kita "Spatzennest" (schutzwürdige Nutzung) wurde 2008 durch einen Neubau von der Spandauer Allee an einen ruhigen Standort in der Schönwalder Straße im Paul-Schreier-Viertel verlagert. Eine befristete Nachnutzung der ehemaligen Kita "Spatzennest" zur Kinderbetreuung kann derzeit nicht ausgeschlossen werden.

Verstetigung des Kfz-Verkehrs

KISS+RIDE

Auf der Strecke zwischen Waldweg und Edisonstraße wird der Verkehrsfluss der ansonsten leistungsfähig ausgebauten Spandauer Allee durch ein besonderes Phänomen beeinträchtigt, dessen Auswirkungen sich mit steigendem DTV verstärken werden. Kindertagesstätte, Stadtklubhaus, Musikschule, Sportplatz, Sporthalle und die Verwaltung der Fa. Bombardier verursachen "Kiss+Ride"-Verkehre, die den Verkehrsfluss der Spandauer Allee behindern. Für die Kindertagesstätte ist ein Ersatzneubau an anderem Standort geplant. Der tatsächliche Bedarf an K+R-Parkplätzen kann zz. nicht abgesehen werden. Betroffen ist nicht allein der motorisierte Verkehr. Die am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge stellen auch für Fahrradfahrer ein Hindernis dar. In [18] wird deshalb eine Umfahrt mit K+R-Parkplätzen vorgeschlagen.

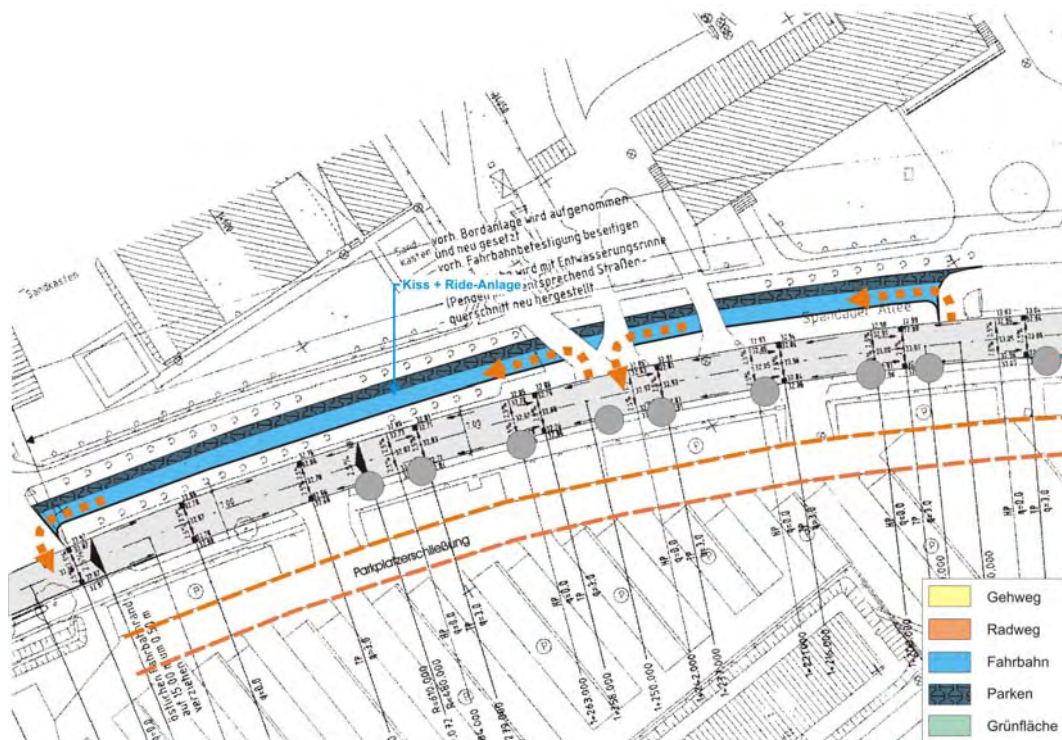


Bild 1: Ausschnitt aus Abb. 7 des Gutachtens zur Optimierung der L 172 [18]

Auf der Strecke zwischen Waldweg und Edisonstraße soll der Verkehrsfluss der Spandauer Allee verstetigt werden. Auf der Westseite wird zwischen Spandauer Allee und einem Weg zur Erschließung der öffentlichen Einrichtungen eine potenzielle Bahntrasse von ca. 10,00 m Breite freigehalten (Rasenfläche mit seitlichen Baumreihen).

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT FA. BOMBARDIER

Das Werksgelände der Fa. Bombardier wird zz. über fünf Zufahrten erschlossen. Neben der Hauptzufahrt Am Rathenapark erschließt eine Zufahrt direkt gegenüber der Einmündung Edisonstraße einen Werksparkplatz. Drei weitere Zufahrten folgen Richtung Süden im Abstand von jeweils 80 m und erschließen einen zusammenhängenden Großparkplatz. Die Vielzahl an Zufahrten hemmt den Verkehrsfluss auf der L 172, so dass die Notwendigkeit von Optimierungsmaßnahmen gegeben ist.

Um den Verkehr auf der Spandauer Allee zu verstetigen und die Spandauer Allee im Bereich der Parkplatzzufahrten des Werksgeländes der Fa. Bombardier zu entlasten, wird empfohlen, unter Beachtung des Knotenpunkts Spandauer Allee/ Edisonstraße ein umsetzungsfähiges Erschließungskonzept gemeinsam mit der Fa. Bombardier für den Straßenabschnitt der Spandauer Allee zwischen Haupteingang der Fa. Bombardier und Philipp-Pforr-Straße zu erarbeiten.

ZUSÄTZLICHER ABBIEGEFAHRSTREIFEN PHILIPP-PFORR-STRASSE, FAHRBAHNTEILER

Die Philipp-Pforr-Straße erschließt etwa mittig zwischen den Knotenpunkten Walter-Kleinow-Ring und Edisonstraße einen separaten Bereich des Gewerbegebiets Süd 2. Der Abstand zum Fußgängerübergang am Walter-Kleinow-Ring (Nord) beträgt ca. 350 m, zur Edisonstraße ca. 450 m. Die Verkehre sind zz. so unbedeutend, dass sie im Verkehrsmodell für den Nullfall 2002 nicht

abgebildet werden. Für 2015 wird nach einer weiteren Entwicklung des Gewerbestandorts mit einem DTV von 2.500 Fahrzeugen gerechnet. Auf der Spandauer Allee wird die Verkehrsmenge 2015 auf 21.400 - 22.100 Fahrzeuge (DTV) gestiegen sein. Der Hauptabbiegeverkehr (ca. 160 Kfz in der Spitzenstunde) fließt von Norden in die Philipp-Pforr-Straße.

Der Ausbau der Philipp-Pforr-Straße wurde einschließlich des Einmündungsbereichs auf die zukünftige Auslastung ausgerichtet. Aufgrund innerbetrieblicher Bewegungen von Bombardier über öffentliche Straßen wurde die Philipp-Pforr-Straße großzügig ausgebaut. Dazu gehört auch eine spezielle Aufweitung im Einmündungsbereich für den Transport von Waggonkästen. Zur Verstärkung des Verkehrs auf der L 172 wird die Ausbildung eines zusätzlichen Abbiegefahrstreifens empfohlen.

Die Stärke der Abbiegeverkehre von Norden erfordert nach [18] einen Linksabbiegefahrstreifen in die Philipp-Pforr-Straße. Das Gutachten zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der L 172 empfiehlt, gegenüber dem Linksabbiegefahrstreifen, südlich der Einmündung Philipp-Pforr-Straße, einen Fahrbahnteiler als Querungssicherung einzubauen. In Verlängerung sollte ein Weg durch das Großgehölz zu den Erschließungswegen des Parks führen. Die Aufweitung der Fahrbahn muss zur Ostseite erfolgen, um die vorgesehene Stadtbahntrasse freizuhalten. Die Baumaßnahme am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Philipp-Pforr-Straße ermöglicht die Verstärkung des Verkehrs auf der nahezu anbaufreien Strecke. Gleichzeitig wird die geschwindigkeitsfördernde, widerstandslose Linienführung der Spandauer Allee unterbrochen. Eine Anbindung des nichtmotorisierten Verkehrs an die Einrichtungen jenseits des Waldparks ist zu empfehlen. Der Übergang ist mit Z 138 "Fahrradfahrer kreuzen" zu versehen. Zeigt sich, dass der Übergang ohne LZA für den nichtmotorisierten Verkehr nicht zu bewältigen ist, kann nach gestiegemem Verkehrsaufkommen eine Nachrüstung erfolgen [18].

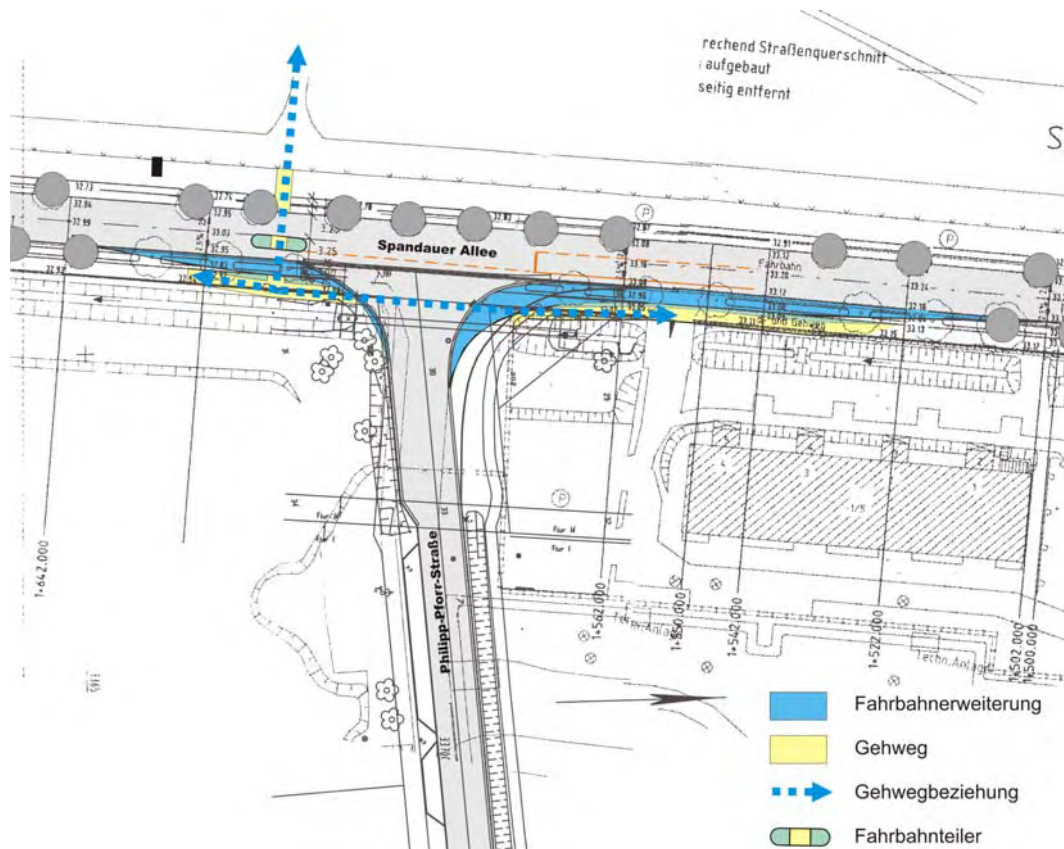


Bild 2: Ausschnitt aus Abb. 6 des Gutachtens zur Optimierung der L 172 [18]



Die Spandauer Allee wird nördlich der Clara-Schabbel-Straße vom Waldpark mit Grünflächen und Sport- und Freizeitanlagen begleitet. Zur Spandauer Allee hat die Fläche waldartigen Charakter. Mehrere Fußwege führen aus dem Waldpark auf die Spandauer Allee zu. Der straßenbegleitende gemeinsame Rad- und Gehweg entlang der Spandauer Allee auf der Westseite hat keinen gesicherten Übergang zwischen Walter-Kleinow-Ring und Edisonstraße (ca. 800 m).

Durch gezielt eingesetzte Maßnahmen auf der L 172 im Bereich des Belastungsschwerpunkts Spandauer Allee, wie z.B. Mittelseln zur Querungssicherung, könnte zur Sicherung eines gleichmäßig niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus beigetragen werden. Damit bestehen im Bereich der Verstetigung lokale Potenziale zur Verminderung der verkehrsbedingten Emissionen.

VERBOT LINKSABBIEGEN AM KNOTENPUNKT SPANDAUER ALLEE/ RATHENAUSTRASSE

Als Voraussetzung für eine städtebauliche Aufwertung der Rathenaustraße im Bereich Rathenapark wird vorgeschlagen, die Einfahrt aus der Spandauer Allee in den südlichen Abschnitt der Rathenaustraße zu unterbinden. Dies kann kurzfristig und kostengünstig durch Beschilderung geschehen. Die Ausfahrt aus der Rathenaustraße in Richtung Spandauer Allee kann bestehen bleiben. Desweiteren soll die Peter-Behrens-Straße abgebunden werden, um den Verkehrsfluss auf der Spandauer Allee zu verstetigen.

Das Geradeausfahrgebot am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Rathenaustraße verflüssigt nicht nur den Verkehr in der Spandauer Allee, sondern trägt insbesondere zur Senkung der Verkehrsbelastung und der Immissionen im südlichen Bereich der Rathenaustraße bei.

Der Knotenpunkt Spandauer Allee/ Rathenaustraße besitzt schlechte Sichtbeziehungen. Mit der Abhängung der Rathenaustraße wird ein potenzieller Gefahrenpunkt beseitigt. Belastungen durch Fremdverkehre werden dadurch aus dem denkmalgeschützten Wohngebiet gehalten.

Das Geradeausfahrgebot an der Rathenaustraße und der Peter-Behrens-Straße führt zu einer höheren Belastung der Parkstraße, die gemäß Verkehrsentwicklungsplanung als Hauptsammelstraße zum Vorrangnetz gehört. Die getroffenen Verkehrslenkungsmaßnahmen haben kleinräumlichen Charakter. Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrssystem bleiben aus. Die veränderten Verkehrsströme durch das Abhängen der Rathenaustraße und der Peter-Behrens-Straße erfordern die Optimierung des Knotenpunktes Neuendorfstraße/ Parkstraße. Aus diesem Grund ist eine Vollsignalisierung des Knotenpunkts Parkstraße/ Neuendorfstraße, eine Fahrbahnaufweitung für einen Rechtsabbiegefahrstreifen in der Neuendorfstraße sowie der Straßenausbau der Parkstraße für das Anlegens eines Rechtsabbiegefahrstreifen erforderlich.

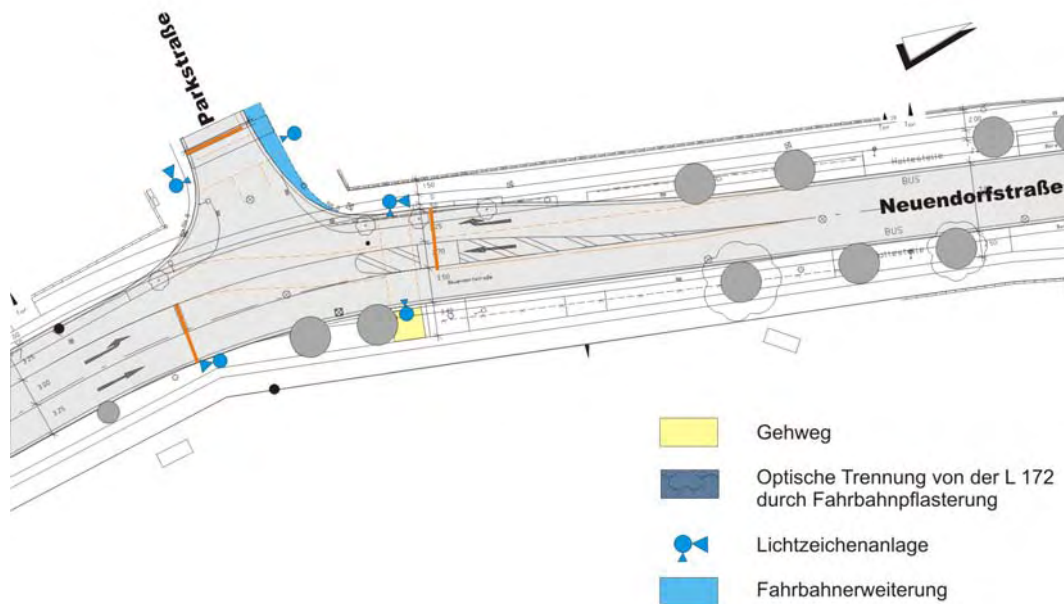


Bild 3: Ausschnitt aus Abb. 8 des Gutachtens zur Optimierung der L 172 [18]

LINKSABBIEGEFAHRSTREIFEN IN DEN WALTER-KLEINOW-RING (NORD), FAHRBAHNTEILER

Das Gutachten zur Optimierung der L 172 [18] empfiehlt den Ausbau eines Linksabbiegefahrstreifens in den Walter-Kleinow-Ring (Nord) südlich der Einmündung Clara-Schabbel-Straße. Die Länge des Linksabbiegefahrstreifens beträgt ca. 50 m. Der Hauptstrom der Abbiegeverkehre in das Gewerbegebiet Süd 3 kann damit während der Spitzenstunde (160 Kfz/h) in etwa abgedeckt werden (die Berechnung der Staulänge berücksichtigt keinen Schwerlastverkehr). Der mittlere (in Höhe Gartenlokal) der drei kurz aufeinander folgenden Querungen im Abschnitt Walter-Kleinow-Ring (Süd)- Clara-Schabbel-Straße wird mit dem Ausbau des Linksabbiegefahrstreifens in den Walter-Kleinow-Ring (Nord) aufgehoben. Die Querungsstellen vor und hinter dem Linksabbiegefahrstreifen werden durch Fahrbahnteiler gesichert. Die vorhandene LSA sollte bestehen bleiben und nicht verlegt werden. Der östliche Signalmast ist auf Grund der Fahrbahnerweiterung umzusetzen.

ÜBERGÄNGE ZWISCHEN CLARA-SCHABEL-STRASSE UND WALTER-KLEINOW-RING (NORD)

Die beiden Übergänge zwischen den heutigen Einmündungen Clara-Schabbel-Straße und Walter-Kleinow-Ring (Nord) werden zu einem Übergang zusammengefasst (Beibehaltung des Übergangs an der Einmündung Clara-Schabbel-Straße). Da eine Verengung der 6,50 m breiten Fahrbahn aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich ist, kann hier

- ein Fahrbahnteiler als Querungssicherung eingebaut werden.

Die neue Querungshilfe befindet sich im Bereich der stadtauswärtigen Bushaltestelle. Die Bedarfs-LSA südlich der Einmündung Walter-Kleinow-Ring sollte abweichend vom Gutachten zur Optimierung der L 172 [18] nicht verlegt werden.

Der öffentliche Raum zwischen Spandauer Allee, westlicher Bebauung, Trappenallee und Clara-Schabbel-Straße (ca. 2.000 m²) sollte eine Gestaltung erhalten, die dem Wohnstandort ge-

recht wird (ggf. auch unter Nutzung durch das anliegende Gartenlokal). Die Haltestelle ist bereits behindertengerecht ausgebaut.

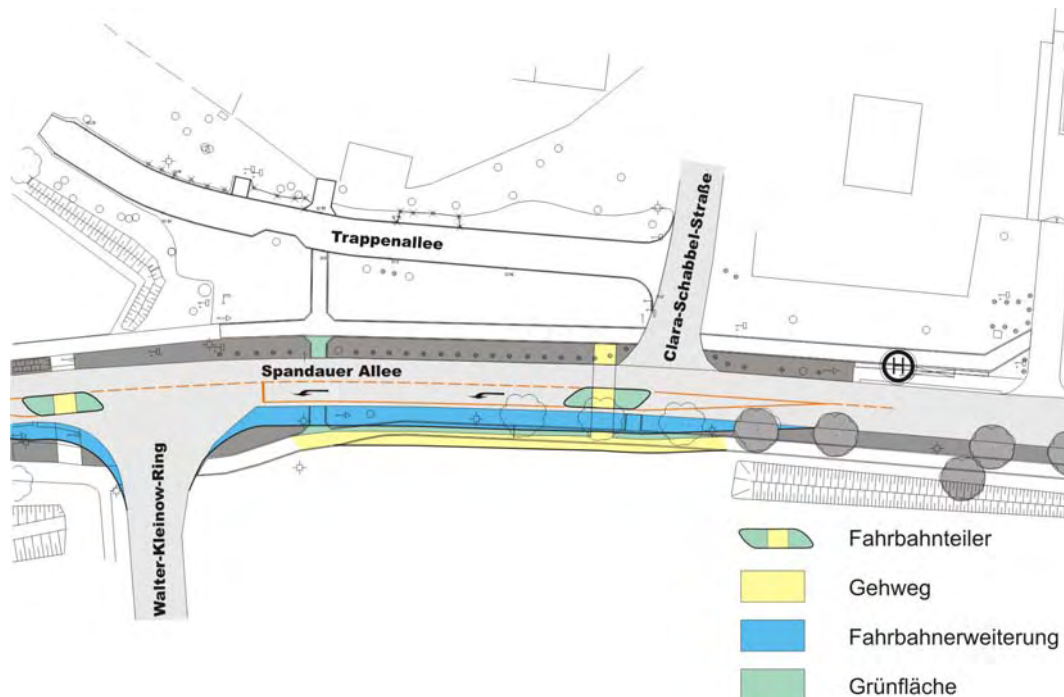


Bild 4: Ausschnitt aus Abb. 5 des Gutachtens zur Optimierung der L 172 [18]

Das in [18] vorgeschlagene "Verbot der Einfahrt" für den linksabbiegenden Verkehr in den Walter-Kleinow-Ring (Süd) kann ebenfalls zur Verstetigung des Verkehrs in der Spandauer Allee beitragen.

GERADEAUSFAHRGEBOT WALTER-KLEINOW-RING (SÜD)

Die Einmündung Walter-Kleinow-Ring (Süd) in die Spandauer Allee liegt baulich ungünstig im Rampenbereich der Brücke der Spandauer Allee über den Havelkanal (starkes Gefälle, ungenügende Ein- bzw. Ausfahrtsradien, schlechte Sichtverhältnisse). Diese führen bei steigendem Verkehrsaufkommen zu Verzögerungen und Unsicherheiten bei den Abbiegevorgängen, wodurch Unfälle nicht auszuschließen sind. Durch das in [18] vorgeschlagene "Verbot der Einfahrt" für den linksabbiegenden Verkehr in den Walter-Kleinow-Ring (Süd) kann eine Verstetigung des Verkehrs in der Spandauer Allee erreicht werden.

Die aufwendigere Alternativlösung der Schaffung eines Linksabbiegefahrstreifens wird aufgrund des begrenzten Flächenangebotes nicht empfohlen.

Zusammenfassend kann damit festgestellt werden, dass Potenziale in der

- Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs durch eine Ausweitung des Angebots der Linie 136 durch Taktverdichtung,
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs z.B. durch "Kiss+Ride", Linksabbiegeverbot in die Edisonstraße und in den Walter-Kleinow-Ring (Süd), Bau eines Linksabbiegefahrstreifens in den Walter-Kleinow-Ring (Nord) und Anlegen von zwei Querungshilfen



(Mittelinseln) an der Bedarfs-LSA Walter-Kleinow-Ring (Nord) und südlich der Einmündung Clara-Schabbel-Straße.

im Belastungsschwerpunkt Spandauer Allee bestehen.

Im Gegensatz zu anderen Straßenabschnitten der L 172 mit mehr Betroffenen ist im Abschnitt zwischen Clara-Schabbel-Straße und Edisonstraße in einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kein Lärminderungspotenzial zu sehen.

9.4 Belastungsschwerpunkt A 111

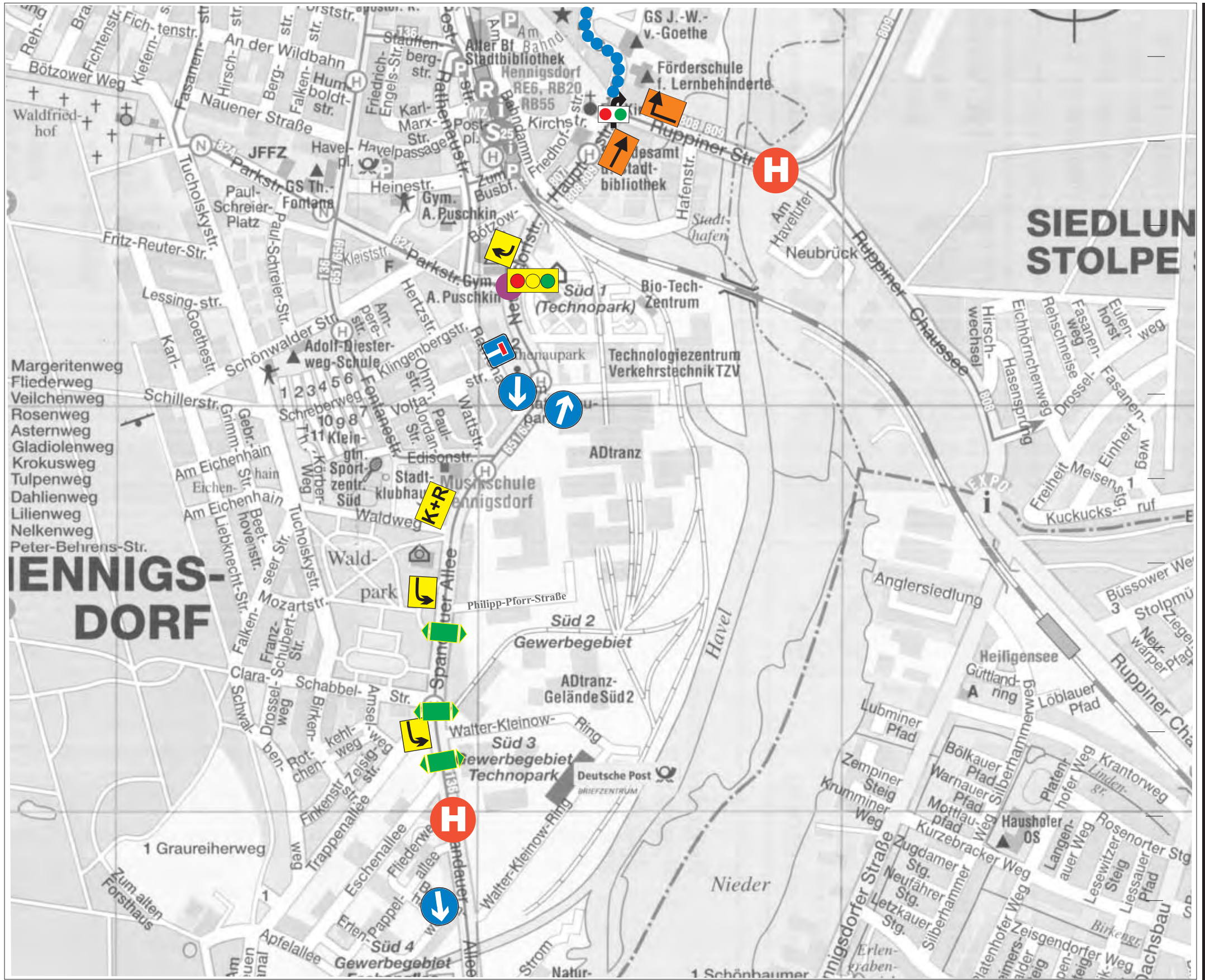
Situationsbeschreibung

Die A 111 verläuft entlang der östlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Hennigsdorf. Die Wohnsiedlung Stolpe Süd liegt in einem Abstand von 400 - 450 m von der Autobahn entfernt. Zwischen dem Wohngebiet Stolpe Süd und der Autobahn befindet sich ein Waldstreifen.

Der Belastungsbereich der A 111 liegt östlich der Siedlung Stolpe Süd.

Nach der Lärmkartierung des LUA [17] sind im Belastungsbereich A 111 keine Lärmbetroffenen zu identifizieren, entsprechend sind keine Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich.

STADT HENNIGSDORF - LÄRMAKTIONSPLAN 2008



MASSNAHMEN
LÄRMAKTIONSPLAN 2008

- Querungssicherung / Mittelinsel
- Spuraufteilung / Signalisierung
- Verkehrslenkung
- Kiss+Ride-Anlage
- Vollsignalisierung
- Abbiegefahrstreifen
- Umbau Knotenpunkt
- vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus
- Peter-Behrens-Straße abbinden
- Taktverdichtung Buslinie
- Bündelung von Kfz-Strömen

Abb. 11





10. Langfristige Strategie

Neben den kurz- und mittelfristige Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums dieses Lärmaktionsplans (2013) angestrebt werden sollte, wird nachfolgend die langfristige Strategie der Stadt Hennigsdorf zur Lärminderung dargestellt, die über das Jahr 2013 hinausgeht. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um eher strategisch angelegte Konzepte. Ergänzend werden hier auch die Maßnahmen aufgeführt, die kurz- bis mittelfristig einen indirekten Beitrag zur Lärminderung an den belastungsschwerpunkten leisten, letztlich aber Teil einer langfristigen Strategie sind.

Die Stadt Hennigsdorf hat sich seit dem 1996 beschlossenen Ziel "Lärmarme Stadt Hennigsdorf" neben dem allgemeinen Ziel einer Minderung des Verkehrslärms folgende Schwerpunkte zur Vermeidung von Lärmbelastungen gesetzt:

- Innenstadtentwicklung und Innenstadterschließung
Ziel → Schaffung qualitativ hochwertiger, städtischer Lebensräume
- Bewertung der ÖPNV-Planungen
Ziel → Verbesserung der ÖPNV-Anbindung "vor der Haustür"
- Nutzung der kompakten Stadtstruktur, Stadt der kurzen Wege
Ziel → Verbesserung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs
- Abstimmung mit laufenden Gutachten und Planungsvorhaben
Ziel → Integration der Lärminderungsplanung innerhalb der städtischen Planungen.

Neben der Verringerung bestehender Lärmkonflikte benennt das Ziel "Lärmarme Stadt Hennigsdorf" zugleich die Vermeidung neuer Lärmkonflikte als Ziel. Das Entstehen neuer Lärmkonflikte wird die Stadt Hennigsdorf durch die Berücksichtigung folgender Richtwerte bei der städtischen Planung verhindern:

- Zur Einhaltung städtebaulicher Gesichtspunkte die nutzungsabhängigen Grenzwerte der 16. BImSchV für den Bestand und eine Orientierung an der DIN 18005 für neu zu planende Gebiete,

Nachhaltige Stadtentwicklung

Stadtentwicklungs- und Lärminderungsplanung sind eng miteinander verzahnt und sollten daher "an einem Strang ziehen". Moderne Stadtentwicklungsplanung muss den Lärm an der Quelle bekämpfen. Wenn eine permanente Belastung durch Lärm den Wohnwert von Gebäuden oder Straßenzügen mindert, sind soziale Entmischung und Stadtflucht die Folge. Der "Lärmflüchtling" wiederum erhöht die Belastung und den Verkehrsaufwand, weil seine Wege zu den - meist in der Stadt gelegenen - Zielen wie Arbeit, Einkauf und Freizeit länger werden. Deshalb wird in der Stadt Hennigsdorf von Beginn an auf den integrierten Ansatz der Lärminderungsplanung großer Wert gelegt.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels stellt die Sicherung von Zugangsmöglichkeiten zu Bildung, Kultur, Infrastruktur und zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben stellt angesichts der Sozialstruktur und der absehbar sich verändernden Altersstrukturentwicklung eine besondere Herausforderung der nachhaltigen Stadtentwicklung dar.



In der städtebaulichen Integration der Stadtviertel in die Stadtstruktur, der Wohnanpassung an die veränderten Anforderungen der Bewohner und in der sozialen Integration der Bewohner in das gesellschaftliche Leben der Stadt liegen zukünftig besondere Schwerpunkte. [16]

Förderung des Fußgängerverkehrs

Abgesehen von Einzelmaßnahmen, die den Komfort oder die Sicherheit für die Fortbewegung zu Fuß verbessern, birgt die Fußgängerförderung insgesamt kaum Potenzial, zur Lärminderung beizutragen. Wesentliche Voraussetzungen liegen in der Stadtentwicklung und wurden dort bereits geschaffen. Im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel erfährt die barrierefreie Gestaltung von Wegen, Plätzen und sonstigen öffentlichen Räumen eine wachsende Bedeutung.

Förderung des Fahrradverkehrs

Trotz des recht guten Ausbaus, den die Fahrradinfrastruktur in Hennigsdorf mittlerweile erreicht hat, gibt es Ansätze für weitere Verbesserungen. Somit besteht hier noch Potenzial für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Radverkehr, die sich gerade im zentralen Bereich auswirken und zur Lärminderung beitragen können. Schwerpunkt der Förderung sollte eine offensive Öffentlichkeitsarbeit und ein "fahrradfreundliches Klima" sein, um das Image des Radfahrens zu stärken.

Der mangelhafte Ausbauzustand der Außerorts-Verbindungen sollte insbesondere unter dem Verkehrssicherheitsaspekt baldmöglichst verbessert werden. Aber auch als Kopf der S-Bahn und damit prädestinierter Ausgangspunkt für Freizeitfahrten sollte die Stadt Hennigsdorf für ihre Kurzbesucher attraktive Radwegverbindungen in die Region anbieten. Auch die Ost-West-Achsen Wohnen - Arbeiten und Wald - Wasser sind noch ausbaufähig.

Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs

Der ÖPNV bietet sowohl im Bereich Schiene als auch im Busverkehr noch Verbesserungspotenziale. Insbesondere durch flexible Angebotsformen und in der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln lassen sich noch Fahrten auf den öffentlichen Verkehr verlagern, was nicht zuletzt mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden kann. Bei den identifizierten Belastungsschwerpunkten gibt es in einer Förderung des ÖPNV-Verkehrs bedingt kleinräumlichen Minderungspotenziale.

In der Regel basieren Ansätze zur Förderung des Umweltverbunds auf Verbesserungen der Verkehrsangebote, der Infrastruktur und der Nutzerkosten. In der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel liegt jedoch über das vorhandene Angebot hinaus ein weiteres Potenzial für ein qualitativvolles Mobilitätsangebot, das eine intelligente Verkehrsmittelwahl und auch den Wechsel zwischen verschiedenen, jeweils geeignet erscheinenden Verkehrsmitteln ermöglicht. Über ein hochwertiges Angebot können Fahrgäste im ÖPNV neu gewonnen und Kfz-Fahrten eingespart werden.

SCHIENENVERKEHR

Im Schienenverkehr sind mittel- bis langfristig Verbesserungen anzustreben, die sich aus einem abgestimmten Paket von Maßnahmen zu den Linien RB 55, RE 6 und S 25 zusammensetzen.



Durch das InterReg IIIb-Projekt "Metropolitan Areas⁺⁺" wurde durch die Fontanestadt Neuruppin die Einbindung des PrignitzExpress erneut in die öffentliche Diskussion gebracht.[20, 21] Das Verkehrsministerium des Landes Brandenburg hat einen "Vergleich von Stadteinführungsvarianten für SPNV-Produkte im Bereich der Kremmener Bahn/ Nordbahn" bei der TU Berlin in Auftrag gegeben.[22] Folgende Einführungsvarianten wurden vertieft untersucht:

- PrignitzExpress über Kremmener Bahn (geforderte Lösung der Region Northwest Brandenburg)
- PrignitzExpress über Nordbahn
- PrignitzExpress über Stettiner Bahn mit Kopfmachen in Hennigsdorf
- ergänzende Untersuchung
 - Direktführung Velten - Berliner Außenring vs.
 - Kopfmachen in Hennigsdorf.

In der Region Northwest Brandenburg besteht Einigkeit darin, dass nur eine Direkteinführung nach Berlin über die heutige S-Bahnstrecke Sinn macht. Das entscheidende Jahr für die Zukunft des PrignitzExpress wird voraussichtlich das Jahr 2013 sein. Dann steht der sog. große Vertrag zur Nahverkehrsleistung zwischen DB und Land Brandenburg mit den hier in Frage kommenden Linien zur Ausschreibung an. Die Ausschreibung bietet die Chance zur einer grundsätzlichen Neuordnung des Regionalverkehrs im Bereich Oberhavel.

Für die Erreichbarkeit Hennigsdorfs als Gewerbestandort und Ausbildungsstandort (OSZ) im Regionalen Wachstumskern Oranienburg-Hennigsdorf-Velten hat der Prignitz Express eine wachsende Bedeutung. Durch die Einbindung nach Berlin würde eine optimale Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Hennigsdorf und der Metropole Berlin geschaffen werden.

Die im Sommer 2006 am Bahnhof Hennigsdorf durchgeführte Sanierung des Bahnsteigs B erfolgte leider ohne den Ausbau des zweiten Personentunnels. Die Stadt Hennigsdorf bemüht sich seit Jahren um die Öffnung des nördlichen Bahnsteigzugangs einschließlich des Tunneldurchstichs zur westlichen Zentrumsseite. Angesichts der gestiegenen Einwohnerzahlen, der wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen in den nördlichen Gewerbegebieten sowie der Lage des OSZ mit 2.100 Schülern ist die Schaffung des nördlichen Zugangs zur Verkürzung der Wege und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV dringend geboten. Weiterhin besteht hier die Möglichkeit der Errichtung weiterer Fahrradabstellplätze für die bedarfsgerechte Versorgung. Zum geplanten Tunneldurchstich gibt es eine Planungsvereinbarung mit DB.

Ein Haltepunkt am bestehenden Fußgängertunnel in Nord würde erheblich zur Verbesserung der Anbindung des Wohngebiets Nord und auch der nördlichen Gewerbegebiete an den Öffentlichen Verkehr beitragen gerade unter der sich abzeichnenden "Nordwanderung" des Stahlwerks. In Verbindung mit einer Mobilstation könnte hier ein hochwertiges, verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsangebot geschaffen werden. Ob dieser Haltepunkt nur im Zusammenhang mit einer Verlängerung der S-Bahn nach Velten geschaffen werden kann oder auch innerhalb des bestehenden Regionalbahnbetriebs, wäre zu prüfen.

Weit über den Planungshorizont des Lärmaktionsplan hinaus hat sich die Stadt Hennigsdorf die Option für die Errichtung einer Stadtbahntrasse offengehalten.

BUSVERKEHR

Für Relationen mit starken Pendlerbeziehungen könnte die Einrichtung von Direktverbindungen zu den Werksgeländen sinnvoll sein. Eine nähere Untersuchung/ Befragung ist dazu notwendig, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu entwickeln. Die Umstufung der beiden Straßenzüge Berliner Straße und Fabrikstraße sowie die August-Conrad-Straße ermöglichen einen neuen Linienver-



lauf (Schlenker über Fabrikstraße und zurück über August-Conrad-Straße ins Zentrum). Die Führung der Buslinie 807 über Eduard-Maurer-Straße und Fabrikstraße anstelle der Berliner Straße wäre zu prüfen.

Das derzeitige Angebot der Linie 136 Hennigsdorf - Nieder Neuendorf - Berlin-Spandau mit einem 60/30-min-Takt an Werktagen sowie einem 120-min-Takt an Wochenenden stellt aus Sicht der Stadt Hennigsdorf kein ausreichendes Angebot dar. Die Anbindung Nieder Neuendorfs konnte in den letzten Jahren nicht verbessert werden, obwohl der Ortsteil als attraktiver Wohn- und Erholungsstandort erheblich an Bedeutung gewonnen hat. Im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach den §§ 165ff. BauGB hat sich bis zum heutigen Tage die Einwohnerzahl Nieder Neuendorfs von ca. 500 EW auf 3.500 EW erhöht. Eine Erhöhung auf ca. 5.000 EW ist im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme möglich.

Aufgrund der Bedeutung der Linie 136 als einzige Verbindung zwischen dem Wohngebiet Nieder Neuendorf und dem Stadtzentrum dient sie u.a. auch zur Abwicklung des Schülerverkehrs, so dass ein ganztägiger 30 min-Takt (zumindest für die Relation Hennigsdorf Bahnhof - Nieder Neuendorf) anzustreben ist. Da sich der Entwicklungsbereich Nieder Neuendorf zunehmend als Ausflugsziel für Einheimische wie auch Besucher aus der Region einen Namen verschafft, sollte auch an Wochenenden und in den späten Abendstunden eine verbesserte Anbindung (30 min-Takt) erreicht werden.

Darüber hinaus hat seit der Öffnung der Straßenverbindung von Hennigsdorf nach Spandau 1997 im Verlauf der Landesstraße L172 die Ortsdurchfahrt eine erhebliche Verkehrszunahme erfahren, wodurch die verkehrliche Belastung (Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterung, Gefährdung) für die Bevölkerung nicht nur in Nieder Neuendorf ständig zugenommen hat. Fahrten mit dem Pkw könnten verhindert werden, wenn ein attraktiveres ÖPNV-Angebot vorhanden wäre, das im 20 min-Takt zum Takt der S-Bahn S 25 und der Buslinie 824 passend wäre.

Förderung multimodaler Verkehre

Zur Erweiterung des Mobilitätsangebots, zur besseren Auslastung des ÖPNV und zur Verringerung von Kfz-Fahrten sollte die Möglichkeit geprüft werden, in Hennigsdorf Verknüpfungspunkte nach dem Vorbild der "Mobilstationen" in Münster oder der "Mobil.punkte" in Bremen einzurichten. Darunter sind mit einem einheitlichen Informationssystem ausgestattete Umsteige- und Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel zu verstehen. Die Stadt Münster verfügt derzeit über fünf solcher Standorte, acht weitere sind in Planung. Für Hennigsdorf würden sich als geeigneter Standort zunächst die Stadtzufahrt im Bereich Hennigsdorf Nord anbieten, um in einem kleinen Rahmen ein solches Angebot zu schaffen.

In Hennigsdorf Nord könnte in Verbindung mit der Schaffung eines Haltepunkts im Bereich des Fußgängertunnels Verkehr vor der Stadt abgefangen und so die Innenstadt entlastet werden. Unter Einbindung eines Infopunktes mit Stadtplan und Stadtinformation sowie einer Telefonzelle könnten dort

- die bestehende Bushaltestelle,
- eine P+R-Anlage,
- überdachte Fahrradständer und abschließbare Fahrradboxen (kostenfrei, für Einpendler mit dem Fahrrad),
- ein CarSharing-Parkplatz und
- ein Taxihalteplatz

ein Mobilitätsangebot bilden, das ein Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht.



Ein wesentlicher Hinderungsgrund für die Nutzung des ÖPNV liegt auch in der mangelnden Information potenzieller Fahrgäste. Hier könnte ein "Konzept zum individualisierten Marketing" [15] auch für Hennigsdorf Nutzen bringen. Selbst in (autoorientierten) australischen Städten konnte damit der Modal Split binnen zwei Jahren entscheidend in Richtung Umweltverbund verschoben und die Zahl der Pkw-Wege um 14 % verringert werden. Verbesserungen im Verkehrssystem (hard policies) sind zwar notwendige Voraussetzung für die Akzeptanz, eine stärkere Nutzung kann aber nur bewirkt werden, wenn den Menschen die Qualität des Angebots auch bewusst ist. Demnach kommt den "soft policies" große Bedeutung zu, um die Alternativen zum Auto zunächst bekannt zu machen und so eine freiwillige Verhaltensänderung zu bewirken. Die Methode beruht auf einem personalisierten, kundenorientierten Ansatz zur Information und Motivation zur Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, der es den Bewohnern ermöglicht, ihre eigene Verkehrsmittelwahlentscheidung zu treffen. Wenige Einzelentscheidungen erzielen dann eine in der Summe große Gesamtwirkung. Eine solche Kampagne wäre beispielsweise auf Kreisebene unter Einbeziehung der Gemeinden Oranienburg und Velten als regionaler Wachstumskern O-H-V denkbar. Eine Unterstützung durch den VBB sollte angestrebt werden.

Lenkung des Güterverkehrs

Die Stadt Hennigsdorf ist ein sich entwickelnder Gewerbe und Industriestandort. Zur Sicherung der wirtschaftlichen Basis ist die Stadt auf eine gute Erreichbarkeit für den Güterverkehr angewiesen. Der notwendige Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, muss jedoch so umweltschonend wie möglich abgewickelt werden, um nicht andererseits die Qualität als Wohnstandort zu gefährden. Obwohl die Hennigsdorfer Großbetriebe einen Teil ihres Güterverkehrs über die Schiene und auf dem Wasser transportieren, ist die Straße der dominierende Transportweg. [11]

Die Stadt Hennigsdorf hat mit der Bündelung der Verkehre auf das Vorrangnetz und der damit verbundenen Entlastung der Wohngebiete auch eine wichtige Grundlage für die Lenkung des Güterverkehrs geschaffen. Der Bau der Fabrikstraße, der Ausbau der Heinz-Uhlitzsch-Straße und der August-Conrad-Straße haben dazu beigetragen, dass der Schwerlastverkehr von den Autobahnanschlüssen Hennigsdorf und Stolpe auf kurzem Weg die nördlichen Gewerbegebiete erreicht.

Deshalb verfolgt die Stadt Hennigsdorf die Strategie, verkehrsintensive Betriebe vorrangig in den nördlichen Gewerbegebieten anzusiedeln. So ist es z.B. gelungen, die zukünftigen Erweiterungsflächen für die Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH in das Gewerbegebiet Nord 2 im Norden der Stadt zu verlagern.

Außerdem ist geplant, die Wolfgang-Küntscher-Straße bis zum Wendehammer der August-Conrad-Straße zu verlängern und so das Süd-Ost-Gelände sowie die ehemaligen Walzwerksflächen, die nach Flächensanierung und Erschließung für neue gewerbliche Ansiedlungen zur Verfügung stehen, auch im Norden an die Fabrikstraße anzubinden. Das könnte wiederum eine Entlastung des Knotenpunkts Ruppiner Straße/ Hauptstraße sowie des "Alten Ortskerns" bewirken.

Die Lenkung des Güterverkehrs von Süden aus Richtung Spandau soll zukünftig über die geplante ortsnahe Umgehungsstraße geleitet werden, die über die Eschenallee in die Spandauer Allee einmündet, die wiederum die südlichen Gewerbegebiete der Stadt erschließt. Nur so kann der Wohnstandort Nieder Neuendorf langfristig nachhaltig entlastet werden (vgl. auch die langfristige Strategie "Verlagerung von Kfz-Strömen").

An das Land und den Landkreis ist die Forderung heranzutragen, in regionalem Maßstab für ein Logistikkonzept zur Einsparung von Fahrten im Güterverkehr tätig zu werden.

Verlagerung von Kfz-Strömen

Die Stadt Hennigsdorf bemüht sich seit Anfang der 90er Jahre um eine Ortsumgehung für Nieder Neuendorf. Nieder Neuendorf stellt den wichtigsten Wohnungsbauschwerpunkt der Stadt Hennigsdorf dar und wird derzeit im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach den §§ 165ff. BauGB entwickelt.

Städtebauliche Gründe fordern zwingend die Verlagerung der Durchgangsverkehre, insbesondere des Schwerverkehrs, aus Nieder Neuendorf. Da ein Großteil der prognostizierten Verkehre auf der Relation Berlin-Spandau - Hennigsdorf Ziel- und Quellverkehre sein werden, soll die Trasse einer Ortsumgehung für Nieder Neuendorf mit dem Straßennetz von Hennigsdorf verknüpft und möglichst ortskernnah geführt werden.

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist die Trasse einer ortsnahe Umgehung von Nieder Neuendorf vermerkt.

Seit der Öffnung der Verkehrsverbindung von Hennigsdorf nach Spandau 1997 im Verlauf der Landesstraße L172 hat die Ortsdurchfahrt eine erhebliche Verkehrszunahme erfahren, wodurch die verkehrliche Belastung (Lärm, Schadstoffemissionen, Erschütterung, Gefährdung) für die Bevölkerung Nieder Neuendorfs ständig zugenommen hat. Während 1998 noch 6.800 Kfz/24 h am Ortsausgang Nieder Neuendorf gezählt wurden, waren es 2002 bereits 9.252 Kfz/24 h (Steigerung um 36 % im Vergleich zu 1998). Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Belastung sich mittelfristig noch erhöhen wird. Die Prognose der regionalen Entwicklung liegt bei einem Verkehrsaufkommen auf der L 172 von 12.000 Kfz/24h.

Durch diese Verlagerung der Ortsdurchfahrt von Nieder Neuendorf würde für das mittelfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen eine wesentliche Entlastung des Wohnstandortes Nieder Neuendorf erreicht werden.

2003 wurden die verkehrlichen Wirkungen sowohl einer ortsnahe als auch einer ortsfernen Umgehungsstraße in einem Gutachten [5] untersucht. Im Ergebnis hat die kleinräumige Umgehung eine größere Entlastungswirkung für die Stadt Hennigsdorf, so dass die Stadt Hennigsdorf nach wie vor die Umsetzung einer ortsnahe Umgehung Nieder Neuendorfs favorisiert.

Nach Fertigstellung der L 172n und Umwidmung der Ortsdurchfahrt L 172 in eine Gemeindestraße sind verkehrslenkende Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung des Ortsstraßennetzes als Tempo 30-Zone vorgesehen.

Fahrzeugtechnik

Besonders belästigend sind aufgrund der Unstetigkeit des Lärms z. B. Lkw-Schaltvorgänge, Motorräder aber auch Signale von Polizei und Rettungsfahrzeugen. Zu laute und zu schnelle Motorräder geben häufig Anlass für Beschwerden. In konzertierten Aktionen von Stadtverwaltung, Polizei und technischen Sachverständigen sollten regelmäßig umfassende Kontrollen durchgeführt werden (Geschwindigkeit, technische Kontrolle, Standgeräuschmessung). Die Maßnahmen dienen der Aufdeckung von Manipulationen an der Fahrzeugtechnik und soll an das Problembewusstsein der Fahrer appellieren. Die Fahrzeugüberwachung ist erforderlich, um die Belästigungen herabzusetzen.

Außerdem ist die Politik gefordert, durch Gesetze und Regelungen die Lärmbelastung zu senken. Hier muss der Bund im Rahmen der EU tätig werden, um auf die Fahrzeugindustrie Einfluss zu nehmen und Grenzen zu setzen. Es sind spezifische Maßnahmen bei Verkehrsmitteln im Stra-



ßen-, Schienen- und Flugverkehr nötig. Die Industrie ist bei der Entwicklung von leiseren Fahrzeugen z. B. durch akustisch optimierte Rad-Schienen-Systeme, leise Antriebssysteme und geräuscharme Reifen zu unterstützen.

11. Finanzielle Informationen

Die folgende Tabelle enthält alle bezifferbaren Maßnahmenvorschläge mit überschläglichem Kostenaufwand sowie dem zeitlichen Umsetzungshorizont. In die Kostenschätzung wurden ggf. notwendiger Grunderwerb, zusätzliche Beleuchtung und eventuelle Folgearbeiten der Versorgungsträger nicht eingerechnet. Aufgeführt sind nur die kurz- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen.

Tabelle 11.1: Kostenschätzung für die Lärminderungsmaßnahmen

Standort	Maßnahme	kurz- fristig	mittel- fristig (ab 2010)	Kosten- über- schlag (EUR)	Bemerkung
Schulstr. - Fabrikstr.	Verkehrslenkung durch Beschil- derung ○ am Kreisverkehr (Marwit- zer Str. u. Veltener Str.) ○ W.-Küntscher-Straße ○ Hauptstraße/ Ruppiner Straße/ Schulstraße		X	2.400	Austausch von 6 Wegwei- sern
Hauptstr./ Berliner Str.	Ummarkierung der Fahrstreifen, Umprogrammierung der Signal- steuerung	X	X	5.000 13.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Neuendorf- straße/ Park- straße	Abbau der Bedarfs-LSA, Vollsignalisierung des Knoten- punkts, Fahrbahnaufweitung der Straßen für Rechtsabbiegefahr- streifen	X		120.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Spandauer Allee/ Rathenau- straße	Geradeausfahrgebot von der Span- dauer Allee in die Rathenaustraße (Markierung und Beschilderung)	X		1.000	Änderungsantrag zur Be- schlussvorlage AN/BV0006/2008/01
Spandauer Allee	Abhängung der Peter-Behrens- Str. von der Spandauer Allee (Poller etwa in der Mitte der Straße)	X		1.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Spandauer Allee	Ausbau einer K+R-Anlage vor der Kindertagesstätte und der Musik- schule	X		32.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Spandauer Allee/ Zufahr- ten südl. Edi- sonstraße	Erarbeitung eines umsetzungsfähigen Erschließungskonzeptes für den Straßenabschnitt der Span- dauer Allee zwischen Hauptein- gang der Fa. Bombardier und Phi- lipp-Pforr-Straße zur Optimierung der Zufahrten zum Betriebsgelände der Fa. Bombardier	X		5.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]

Spandauer Allee/ Philipp-Pforr-Straße	Ausbau eines Linksabbiegefahrstreifen in die Philipp-Pforr-Straße mit Fahrbahnteiler zur Übergangssicherung		X	41.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring (Nord)	Ausbau eines Linksabbiegefahrstreifen in den Walter-Kleinow-Ring (Nord) und zwei Fahrbahnteilern zur Übergangssicherung, Abbau der vorhandenen LSA		X	37.000	vgl. Gutachten zur L 172 [18] Verlegung LSA an Bahnhofstraße
Spandauer Allee/ Walter-Kleinow-Ring (Süd)	Geradeausfahrgebot Richtung Berlin am Walter-Kleinow-Ring (Süd) (Markierung und Beschilderung)	X		500	vgl. Gutachten zur L 172 [18]
Maßnahmen gesamt				257.900	

Die Unterstützung des Landesbetriebes Straßenwesen bei der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist derzeit nur bei Vorlage der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung möglich:

Tabelle 11.2: Schwellenwerte nach Verkehrslärmschutzrichtlinie VLärmSchR 97

Schutzkategorie	Lärmsanierung dB(A) Tag	Lärmsanierung dB(A) Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60
WR, WA, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Dorf-, Kern-, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Zur Zeit erfolgt die Lärmsanierung nur an Bundesstraßen.

Eine Lärmsanierung zielt auf die Verringerung einer vorhandenen Lärmbelastung ab, die durch eine allgemeine verkehrliche und bauliche Entwicklung eingetreten ist. Es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Sie ist eine freiwillige Leistung des Bundes und wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel nach Dringlichkeit durchgeführt. Die Lärmsanierung setzt die Zustimmung aller Betroffenen Anwohner voraus.

Der Landesbetrieb Straßenwesen hat ein Lärmsanierungskonzept erarbeitet. Damit verbunden ist auch die Empfehlung an das Land, Haushaltsmittel für die Lärmsanierung an Landesstraßen einzustellen. Es liegen jährlich ca. 30 Anträge auf Lärmsanierung an Landesstraßen vor. Die Bestätigung durch das Ministerium steht noch aus.



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

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 werden voraussichtlich die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2008 zu 2013 ermöglichen eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Innerhalb der Isophonenflächen für den L_{den} und den L_{Night} der Stufe 1 (Belastung >6 Mio. Kfz/Jahr) liegen Daten über die Anzahl der Personen die von gesundheitsschädigenden Immissionen belastet sind vor. Nach den Erhebungen des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 5) sind tags 11 und nachts 12 Person betroffen.

Nach Anhang V (3.) der EG-Umgebungslärmrichtlinie sollten im Lärmaktionsplan Schätzwerte für die Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Das Handlungskonzept ist hierzu schalltechnisch zu bewerten, um mögliche weitere Anpassungsnotwendigkeiten erkennen zu können. Dies beinhaltet auf Grundlage der strategischen Lärmkarten vom Juni 2007 die Neuberechnung der verbleibenden Lärmbetroffenheit der Bewohner.

Bei der Ermittlung der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen werden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Ebenso finden planerische Vorgaben der Bebauungsplanung Beachtung, die bei Neubauvorhaben einzuhalten sind (z.B. Schalldämmmaße für Bauteile, Grundrissgestaltung).



C. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert in § 47d (3): *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, die zugehörige Verordnung befindet sich noch in Arbeit.

Die Umsetzung einer Lärminderungsplanung ist zur Verbesserung der Akzeptanz aber nicht nur eine Frage der "Hardware", sondern ganz entscheidend auch eine Frage der "Software". Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Lärminderungsplanung Hennigsdorf wurde auf der Grundlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans 2008 zur Information der Öffentlichkeit folgendes Verfahren in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung durchgeführt:

In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 25. Juni 2008 wurde der Beschluss über den Entwurf und die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Teil I 2008 in der Fassung vom Mai 2008 mit einer Änderung gefasst. Der Beschlussvorschlag (BV 0056/2008) vom 25. Juni 2008:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt

- die in der Anlage 1 dargestellten Änderungen zur Fassung des Lärmaktionsplanes Teil I vom Januar 2008,
- den Entwurf des Lärmaktionsplanes Teil I 2008 (Anlage 2) in der Fassung vom Mai 2008,
- die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47d BImSchG.

Der Beschlussvorschlag vom 25. Juni 2008 wird wie folgt geändert (AN/BV 0056/2008/01:

- Die SVV ändert Punkt 5. (der Synopse "Verbot Linksabbiegen am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße wie folgt: Kreisverkehr am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße.

Während des Mitwirkungsverfahrens konnte sich die Öffentlichkeit in Hennigsdorf in die Aufstellung des Lärmaktionsplans einbringen. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 14. Juli 2008 im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Hennigsdorf wurden Einwohner der Belastungsschwerpunkte Spandauer Allee und Ruppiner Straße über die Aufstellung des Lärmaktionsplans und erste Teilergebnisse zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) der Stadt Hennigsdorf informiert und der Entwurf öffentlich diskutiert. Das Protokoll der Betroffenenbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 (Teil I) der Stadt Hennigsdorf ist im Teil B, Kapitel 7, hinterlegt.



Der Entwurf zum Lärmaktionsplan (Teil I) wurde vom 11. Juli bis zum 11. August 2008 mit den strategischen Lärmkarten entsprechend den gesetzlichen Grundlagen im Rahmen des Internet-auftritts der Stadt Hennigsdorf veröffentlicht und konnte für die Dauer eines Monats im Rathaus eingesehen werden, so dass alle interessierten Bürger die Möglichkeit hatten, Hinweise und Anregungen zum Lärmaktionsplan zu äußern.

Neben dieser förmlichen Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurden vom 11. Juli bis 15. August 2008 die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG berührt sein können, zur Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 (Teil I) aufgefordert.

Da sich beide innerörtlichen Belastungsschwerpunkte auf Landesstraßen befinden, kommt im Rahmen der TÖB-Beteiligung der Einbindung der Baulastträger in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung zu.

Bereits am 18. Oktober 2007 fand mit dem zuständigen Baulastträger, dem Landesbetrieb Straßenwesen in Eberswalde, die erste Abstimmung auf der Grundlage der strategischen Lärmkarten statt. Unterstützung des Landesbetriebs konnte nur im Falle der Vorlage der Voraussetzungen für eine Lärmsanierung zugesagt werden.

Insgesamt wurden von 12 Bürgern Hinweise und Anregungen geäußert. Vier Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (beteiligt wurden 10) haben sich zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 (Teil I) geäußert. Zwei Stellungnahmen kamen aus Fachdiensten der Stadtverwaltung.

Die Einwendungen und Hinweise sind im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens eingegangen und abgewogen worden. Die Ergebnisse der Abwägung sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.



Tabelle C.1: Anregungen und Hinweise im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
Bürgern				
1	Stadtverordneter Herr Rösel, (Aktenvermerk der Verwaltung vom 12. Februar 2008)	Geplante Maßnahme Verbot Linksabbiegen am Knotenpunkt Spandauer Allee L 172/ Edisonstraße	Am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße das Linksabbiegen in die Edisonstraße nicht verhindern, da sich die Fahrwege für die Bewohner im Süden der Fontanestraße und Edisonstraße verlängern und so auch Lärm erzeugt wird. Zur Verstärkung des Verkehrs sollte stattdessen ein separater Linksabbiegefahrstreifen aus Richtung Spandau angelegt werden.	Die Fontanestraße gehört zu den Straßenabschnitten, die in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 8.200 Kfz bis 16.400 Kfz) zu betrachten sind. Am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße sollten deshalb in der Stufe 1 des Lärmaktionsplans noch keine Maßnahmen ergriffen werden. In der zweiten Stufe (2013) ist dann im Zusammenhang mit der Fontanestraße abzuwägen, ob der Knoten als Kreisverkehrsplatz umgebaut, ein Verbot des Linksabbiegens in die Fontanestraße angeordnet werden oder stattdessen ein separater Linksabbiegefahrstreifen aus Richtung Spandau angelegt werden sollte. Zurückstellung in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.
2	Herr Skwierawski, Fontanestraße 130 (Schreiben an Verwaltung)	Antrag auf Umwidmung der Fabrikstraße zur Landesstraße	Verlagerung des Verkehrs von Berliner Straße auf "Bypass" Fabrikstraße unterstützen durch: - Am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße von der Havel kommend nur Links- und Rechtsabbiegen sowie aus der Hauptstraße nur Geradeausfahren und Rechtsabbiegen zulassen. Jeweils separate Fahrstreifen je Fahrtrichtung markieren. - Ausschilderung für Lkw-Verkehr an August-Conrad-Straße Velten/ Oranienburg/ Kremmen/ Marwitz als geradeaus.	Der Lärmaktionsplan sieht Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung am Knoten Hauptstraße/ Ruppiner Straße durch Ummarkierungen, Veränderungen des Signalprogramms und kleine bauliche Veränderungen vor (siehe Kapitel 9.2). Eine Veränderung der Klassifizierung von Berliner Straße und Fabrikstraße (Rückstufung der Berliner Straße zur Stadtstraße und Hochstufung der Fabrikstraße zur Landesstraße) ist als Zielstellung ebenfalls Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Ist bereits Bestandteil des LAP 2008 (Teil I).
		Stau am Knotenpunkt Wolfgang-Küntscher-Straße/ Fabrikstraße durch Lastzüge, die Stahl abholen	Bau eines linken Viertelkreises vor Knotenpunkt Wolfgang-Küntscher-Straße/ Fabrikstraße, hinter dem Zaun der Sportarena, an der breiten Einfahrt des Firmenflachbaus der Wolfgang-Küntscher-Straße. Erforderlich wäre das Fällen von fünf Bäumen auf der rechten Seite und der Zusatz von einer	Die Führung der Schwerlastverkehre ist gemäß Verkehrsentwicklungsplanung sowohl über die Wolfgang-Küntscher-Straße als auch über die Heinz-Uhlitsch-Straße möglich. Weitere Straßenverbindungen zwischen der Fabrikstraße und der Veltener Straße sind nicht geplant und auch nicht erforderlich.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			rechten Spur und des Gehweges, um einen Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Kremmen/ Marwitz und einen Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Velten/ Oranienburg auszuweisen. Sollte das nicht gehen, alternativ: Hinter Wohnheim des OSZ ein links abbiegender Straßenzug am Zaun des nicht genutzten Parkrandes oder auf der Seite des frei gezogenen A-areals des ehemaligen Lehrlingswohnheimes, mit der Einmündung am Knotenpunkt am Mercedescenter.	Zur Stauvermeidung am Knotenpunkt Wolfgang-Küntscher-Straße/ Fabrikstraße durch Lastzüge wird derzeit die Zufahrt zu H.E.S optimiert. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Fontanestraße fehlt in der erste Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h)	Falsche Zählung in der Fontanestraße. Schon während der 15 Ampel-Stunden passieren 13.000 Fahrzeuge die Fontanestraße. Der Rest zu 16.400 Kfz wird in den restlichen 9 Stunden, insbesondere in der Abendzeit und der Frühspitze, vor 5:00 Uhr erreicht. Die Fontanestraße muss mit in die erste Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h) aufgenommen werden.	Die Fontanestraße gehört zu den Straßenabschnitten, die in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 8.200 Kfz bis 16.400 Kfz) zu betrachten sind. Die Zählung im Jahr 2002 ergab in der Fontanestraße zwischen Parkstraße und Feldstraße einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 8.788 Kfz/24 h (DTV) (DTVw 9.968 Kfz/24 h) als Maximalwert. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Die breite Fahrbahn der Fontanestraße provoziert schnelles, lautes Überholen mit hoher Geschwindigkeit und bei Gegenverkehr. Am parkenden Fahrzeug kann Tür nicht zur Fahrbahn geöffnet werden, da daneben die "Stadtautobahn" die Spur bei vollem Tempo beansprucht. Vorsicht und Rücksichtnahme ist außer Kraft.	Verkehrsberuhigung durch - Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Fontanestraße/ Schönwalder Straße - in Fahrtrichtung schräg ausladende Verengungen mit Leuchtpoller - zwischen Park- und Schönwalder Straße in der langen gekrümmten Strecke zulässige Geschwindigkeit reduzieren.	Die Fontanestraße gehört zu den Straßenabschnitten, die in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 8.200 Kfz bis 16.400 Kfz) zu betrachten sind. Zur Entscheidungsfindung, welche lärmreduzierenden Maßnahmen in der Fontanestraße erforderlich sind, bedarf es vertiefender Untersuchungen. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Radarmessungen werden regelmäßig nur in Tempo 30-Zonen durchgeführt	In der Fontanestraße regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchführen	Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass die "Disziplin" durch ständige Radarkontrollen verbessert



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
		In der Fontanestraße werden zu wenig Radarmessungen gemacht		wird. Die Stadt Hennigsdorf führt regelmäßig im gesamten Stadtgebiet Geschwindigkeitskontrollen durch. Das ist bei den Verkehrsteilnehmern bekannt und führt daher überwiegend zu einer disziplinierten Fahrweise.
		Lkw-Durchgangsverkehr in Richtung Autobahn und Berlin belastet Fontanestraße/ Edisonstraße und Nieder Neuendorf mit Lärm und Schadstoffen	Damit sich für den Lkw-Verkehr die Abkürzung über Hennigsdorf nicht mehr lohnt: Rechtsabbiegeverbot für Lkw von der Marwitzer Straße in Fontanestraße. Einfahrverbot für Lkw aus Spandauer Allee in Edisonstraße.	Zur Entscheidungsfindung, welche lärmreduzierenden Maßnahmen in der Fontanestraße erforderlich sind bedarf es vertiefender Untersuchungen. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
3	Herr Kunde, Choisy-le-Roi-Straße 10 (per Internet)	Verkehrsstau am Knotenpunkt Berliner Straße/ L 17 Hauptstraße/ Ruppiner Straße durch zu langsamen Abfluss	Vergrößerung des zu kleinen Knotenpunktes.	Eine Vergrößerung der Ampelkreuzung ist aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. Der Aktionsplan sieht jedoch Optimierungsmaßnahmen des Knotenpunktes vor. So wird zur Verstärkung des Verkehrsflusses des Kfz-Verkehrs eine Veränderung der Spuraufteilung, Veränderung des Signalprogramms und kleine bauliche Veränderungen vorgeschlagen (siehe Kapitel 9.2). Langfristig geplant ist außerdem zur Lenkung des Güterverkehrs, die Wolfgang-Küntscher-Straße bis zum Wendehammer der August-Conrad-Straße zu verlängern und so das Süd-Ost-Gelände sowie die ehemaligen Walzwerksflächen, die nach Flächensanierung und Erschließung für neue gewerbliche Ansiedlungen zur Verfügung stehen, auch im Norden an die Fabrikstraße anzubinden. Das könnte wiederum eine Entlastung des Knotenpunktes Ruppiner Straße/ Hauptstraße bewirken (siehe Kapitel 10). Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Es gibt nur noch wenige Straßen in Hennigsdorf, auf denen man vernünftig vorwärts kommt	Fontanestraße und Edisonstraße nicht auch noch zu Nebenstraßen machen. Am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße Kreisverkehr einrichten mit Anbindung des Bombardier-Parkplatzes.	Gemäß der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf soll der Verkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr, vorrangig auf den Landesstraßen gebündelt werden. Da das Problem der Lärmbelastung am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße in der 1. Phase der



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
				Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontane-straße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst werden kann, wird empfohlen, die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung zu verschieben und zunächst keine Maßnahmen zu ergreifen. Die Errichtung des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße kann keinen Beitrag zur Lärminderung an diesem Belastungsschwerpunkt leisten. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I). Zurückstellung in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.
		Straßenbahnbetrieb in Hennigsdorf reaktivieren	In Hennigsdorf sollte wieder eine Straßenbahn fahren, dieses Mal aber von Nord bis nach Nieder Neuendorf.	Weit über den Planungshorizont des Lärmaktionsplans hinaus hat sich die Stadt Hennigsdorf die Option für die Errichtung einer Stadtbahntrasse vom Bahnhof Hennigsdorf nach Spandau offen gehalten (siehe LAP 2008, Langfristiger Strategie). Vorliegende Machbarkeitsstudien zeigen jedoch, dass eine solche Schienentrasse derzeit nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Trasse ist jedoch im Flächennutzungsplan der Stadt Hennigsdorf als Option gesichert. Ist bereits Bestandteil des LAP 2008 (Teil I).
4	Fischer, Hauptstraße 1 (Schreiben an Verwaltung)	Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße ist Tag und Nacht aktiv, Belastung durch nächtlichen Lkw-Lieferverkehr	Ampel nachts ausschalten.	Die Abschaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauptstraße/ Ruppiner Straße in den Nachtstunden wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt: „Der Knotenpunkt Berliner Str./ Ruppiner Str./ Hauptstr./ Schulstr. hat eine unübersichtliche Verkehrsführung und rechtfertigt auch aus dem Unfallgeschehen heraus eine Abschaltung in den Nachtstunden nicht.“ Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Hohe Geräuschbelastung durch Straßenverkehr der Berliner Straße	Welche Möglichkeiten zum Lärmschutz der Hofseite zur Berliner Straße sind realistisch? Mauer, Lärmschutzwand?	Der Lärmaktionsplan sieht in erster Linie aktive Lärmschutzmaßnahmen vor. Dazu soll der Verkehr aus der Berliner Straße durch verkehrslenkende Maßnahmen



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
				auf die Fabrikstraße verlegt werden (perspektivische Rückstufung der Berliner Straße siehe Kapitel 9.2). Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen, Schallschutzwände u.ä.) in Betracht. Dafür ist der Nachweis zu erbringen, dass die Grenzwerte, die eine Lärmsanierung rechtfertigen, überschritten werden. Für die Lärmsanierung zuständig ist der jeweilige Baulastträger. Ist bereits Bestandteil des LAP 2008 (Teil I).
		Ungenügender Lärmschutz im Gebäude Hauptstraße 1 durch Kastenfenster ohne Dichtung	Kastenfenster zum Lärmschutz abdichten.	Bei der Lärminderungsplanung 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 (s. Lärmaktionsplan). Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort (Schallschutzfenster, gedämmte Belüftung, gedämmte Rolladenkästen u.ä.) in Betracht. Dafür ist der Nachweis zu erbringen, dass die Grenzwerte, die eine Lärmsanierung rechtfertigen, überschritten werden. Für die Lärmsanierung zuständig ist der jeweilige Baulastträger. Ist bereits Bestandteil des LAP 2008 (Teil I).
5	Frau und Herr Dröscher, Wattstraße 17 (per Internet)	Geplante Maßnahme Umbau Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße zum Kreisverkehrsplatz	Die Lärmbelastung am Knotenpunkt wird verursacht durch: 1. Lkw-Verkehr, vor allem Lkw's vom und zum Postverteilzentrum und Lkw mit Anhänger (besondere Lärmquelle) 2. die Beschleunigung der Pkw nach dem Abbiegen 3. die hohen Geschwindigkeiten, die vor allem nachts gefahren werden. Die Maßnahme ist nicht sinnvoll. Ein Kreisverkehrsplatz würde die Lärmproblematik nicht mindern, sondern sogar verschlimmern, da die Lkw's	Da das Problem der Lärmbelastung am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße in der 1. Phase der Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontanestraße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst werden kann, wird empfohlen, die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung zu verschieben und zunächst keine Maßnahmen zu ergreifen. Die Errichtung des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße kann keinen Beitrag zur Lärminderung an diesem Belastungsschwerpunkt leisten.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			vor einem Kreisverkehr bremsen und anschließend wieder Gas geben würden.	Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I). Zurückstellung in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit wird am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße insbesondere nachts nicht eingehalten	Die Stadt Hennigsdorf muss dafür sorgen, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit tags und nachts eingehalten wird (Starenkasten und /oder andere bauliche Maßnahmen).	Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass die "Disziplin" durch ständige Radarkontrollen verbessert wird. Die Stadt Hennigsdorf führt regelmäßig im gesamten Stadtgebiet Geschwindigkeitskontrollen durch. Das ist bei den Verkehrsteilnehmern bekannt und führt daher überwiegend zu einer disziplinierten Fahrweise. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Lärm durch Beschleunigen der Kfz nach dem Abbiegen am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße	Linksabbiegeverbot in und aus der Edisonstraße	Rücksichtsvolles Fahrverhalten ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung, aber ein mögliches Thema im Rahmen der Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit sowie des Belästigungsmanagements. Die Entscheidung, welche Maßnahmen (Linksabbiegeverbot in und aus der Edisonstr., Kreisverkehr oder Linksabbiegespur) am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße geeignet sind, um eine spürbare Lärm-entlastung zu erreichen, kann in der 1. Phase der Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontane-straße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst werden. Deshalb wird empfohlen, die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung zu verschieben und zunächst keine Maßnahmen zu ergreifen. Maßnahme Linksabbiegeverbot in und aus der Edisonstraße wird aus dem LAP 2008 (Teil I) herausgenommen.
		Lkw (insbesondere Lkw-Gespanne) vom und zum Postverteilerzentrum sind am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße die Lärmursache	Linksabbiegeverbot in und aus der Edisonstraße.	
6	Herr Böck, Karl-Marx-Straße 16 Vorstand des Gartenvereins, Gartensparte 29 e.V. an der Ruppiner	Beeinträchtigung der Kleingartenanlage Ruppiner Straße durch Straßenverkehrslärm	Grundsätzlich wird die Auseinandersetzung mit der Lärmproblematik begrüßt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten mit Terminen untersetzt sein. Der Verkehr auf der Ruppiner Straße hat zugenommen. Damit steigen Lärm und Abgase, was zu	Die Stadt Hennigsdorf hat bereits im Rahmen der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes 1992 auf die problematische Lage der Kleingartenanlage hingewiesen. Es bestand trotzdem der Wunsch, die Kleingartenanlage zu erhalten. Für die geforderten Lärmschutzmaßnahmen an Lan-



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	Straße 1. (Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.07.2008 und Schriftliche Stellungnahme vom 10. Juli 2008)		ernsten Gesundheitsproblemen führen kann. Deshalb müssen die Fahrweise und die Fahrtziele der Lkw kontrolliert werden. Dafür sollte mehr Personal eingesetzt werden. Außerdem benötigt die Kleingartenanlage entlang der Ruppiner Straße zusätzlichen Lärmschutz (zusätzliche Bepflanzung, Lärmschutzwand mit Begrünung oder Werbetafeln als Lärmschutz). Für die Errichtung einer Schallschutzwand ist ausreichend Fläche vorhanden, wenn man die Werbetafeln entfernt. Es wird Kritik geübt, dass trotz erhöhter Lärm- und Schadstoffe Straßenreinigungsgebühren durch die Stadt erhoben werden.	desstraßen ist der Landesbetrieb Straßenwesen zuständig. Der Landesbetrieb Straßenwesen will sich dafür einsetzen, ein Budget für Lärmschutz an Landesstraßen im Haushalt des Landes zu erwirken. Seitens der Stadt besteht nur die Möglichkeit, den ruhenden Verkehr zu kontrollieren und die Geschwindigkeit zu überwachen. Die Stadt kann keine Polizeikontrollen veranlassen. Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre nur unter Inanspruchnahme von Flächen der Kleingartenanlage möglich und Werbetafeln können keinen Lärmschutz bieten. Außerdem ist der Schutz von Kleingartenanlagen nicht Gegenstand der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie, da sie nicht zum dauernden Aufenthalt bestimmt sind. Wäre dies der Fall, wäre dies rechtswidrig. Eine Strauchbepflanzung entfaltet erst ab 40 m Dicke eine lärmindernde Wirkung. Schutzmaßnahmen werden erst ab 70 dB(A) notwendig. Es wird versucht, Termine einzufordern z.B für den Bau der L 20n. Es wird jedoch realistisch eingeschätzt, dass es in einem laufenden Planverfahren für den Landesbetrieb Straßenwesen schwierig sein wird, konkrete Bau- und Fertigstellungstermine zu benennen. Gegenstand der Straßenreinigungsgebühren sind nicht Luft und Lärm, sondern Kosten für die Reinigung der Verkehrsflächen. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
7	Herr Jahn und Herr Köpp, BON-Bürgerinitiative Ortsumgehung Nieder Neuendorf	Ortsdurchfahrt L 172 Nieder Neuendorf ist im Lärmaktionsplan nicht enthalten	Das Landesumweltamt Brandenburg teilte auf Anfrage der BI mit, dass die L 172 nicht im Lärmaktionsplan 2008 (Teil I) enthalten ist, da dies aufgrund der Verkehrsbelastung von 8.406 Fahrzeugen/ Tag nicht erfolgen konnte. Recherchen beim LS Straßenwesen Eberswalde, welcher diese Zahlen ermit-	Die Zählung der BLS im Jahr 2002 ergab im Bereich Nieder Neuendorf für die L 172 Spandauer Landstraße in Höhe der Buswendeschleife einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8.816. Im Bereich Dorfstraße wurden 9.263 Kfz/24 h südlich der Einmündung Ringpromenade und nördlich davon 9.368



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	e.V., Am Gehölz 39 (Schreiben an Verwaltung)		telt hat, haben ergeben, dass 2005 8.406 Fahrzeuge lediglich die Anzahl des Verkehrsaufkommens der L 172 außerhalb des Orts darstellen, auf dem Abschnitt von der Landesgrenze Berlin-Spandau bis Nieder Neuendorf.	Kfz/24 h ermittelt. D.h. die Verkehrsbelastung liegt im Bereich Nieder Neuendorf unter DTV 16.400 Kfz/24 h der ersten Stufe der Lärminderungsplanung und wird somit erst in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung betrachtet. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
8	Frau Kaminsky Marwitzer Str. 35 (telefonisch)	Die Marwitzer Straße fehlt in der ersten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz/24 h)	Die Marwitzer Straße ist nicht im Lärmaktionsplan enthalten.	Die Marwitzer Straße gehört zu den Straßenabschnitten, die in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 8.200 Kfz bis 16.400 Kfz) zu betrachten sind. Die Zählung im Jahr 2002 ergab auf der Marwitzer Straße zwischen Waldstraße und Fontanestraße einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 13.868 Kfz/24 h (DTV) (DTVw 15.950 Kfz/24 h) als Maximalwert. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
		Hohe Lärmbelastung durch den Verkehr in der Marwitzer Straße	Der Straßenverkehr verursacht so viel Lärm, dass man die Fenster nicht mehr öffnen kann.	Die Marwitzer Straße gehört zu den Straßenabschnitten, die in der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 8.200 Kfz bis 16.400 Kfz) zu betrachten sind. In dieser 2. Stufe werden dann konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung für die Marwitzer Straße festzulegen sein. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
9	Herr Gans Schulstraße 1 (Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.07.2008)	Fahrzeugtechnik Verstetigung des Verkehrs	Das Thema Fahrzeugtechnik fehlt im Lärmaktionsplan völlig. Besonders belastigend sind aufgrund der Unstetigkeit des Lärms z.B. Lkw-Schaltvorgänge, Motorräder aber auch Signale von Polizei und Rettungsfahrzeugen. Hier sollte auf die Fahrzeugindustrie Einfluss genommen und Grenzen gesetzt werden. Durch Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs nimmt die Anzahl der Fahrzeuge eher zu- als ab. Verweis auf die ständigen Stauerscheinungen am	Zu diesem Thema muss der Bund im Rahmen der EU tätig werden, da es sonst keine Möglichkeiten der Einflussnahme gibt. Die Problematik der Fahrzeugtechnik wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Überwachung ist erforderlich, um die Belästigungen herabzusetzen. Ein Lkw ist so laut wie zehn Pkw. Lkw-Fahrverbot bzw. Tempo-30 sind jedoch i.d.R. erst bei einem Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) an der Fassade möglich. Es besteht ein Widerspruch zwischen Lkw-Fahrverbot und der gewünschten Gewerbeflächenentwicklung in



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			Knoten Ruppiner Straße.	Hennigsdorf sowie im Regionalen Wachstumskern OHV. Mit dem Bau der L 20n besteht jedoch die Chance, die Verkehre nach Westen und Norden direkt über die Fabrikstraße (Umwidmung zur Landesstraße) auf die L 20n bzw. den Autobahnanschluss Hennigsdorf/Velten zu leiten, so dass eine Entlastung der Berliner Straße und des Knotenpunktes Ruppiner Straße wahrscheinlich ist. Eine Verstetigung des Verkehrs reduziert maßgeblich den Lärm. Da der Verkehr aus Richtung Süden immer mehr steigt, muss man damit umgehen. Eine Erhöhung der Verkehrsmenge ist auf einer Straße nur möglich, solange Kapazitäten vorhanden sind. Das Thema Fahrzeugtechnik wird im LAP 2008 (Teil I) ergänzt.
10	Herr Engel in Vertretung von Herrn Köhler Kirchstr. 41b, Mitglied der Kleingartenanlage an der Ruppiner Str. (Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.07.2008)	Kosten für Lärmschutzmaßnahmen	Der Verkehr auf der Ruppiner Straße hat, insbesondere im Zusammenhang mit der Abbindung der Hafenstraße zugenommen. Wer trägt die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen und wird die Kleingartensparte auch an den Kosten beteiligt?	Die Kosten müssen im Falle einer Lärmsanierung vom Baulasträger getragen werden. Man hat keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen. Die Umsetzung erfolgt nach Prioritäten, wobei der Schutz des Wohnens Vorrang hat. Wie bereits erläutert, wären im Falle der Errichtung einer Schallschutzwand Flächen durch den Verein zur Verfügung zu stellen. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).
11	Herr Domicke Parkstr. 8 (Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.07.2008)	Führung der Verkehre über die Parkstraße	Die Parkstraße ist bereits jetzt stark durch Verkehr belastet. Eine Führung der Verkehre über die Parkstraße würde die Belastung der Parkstraße noch erhöhen. Deshalb wird die Errichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Edisonstraße/ Spandauer Allee favorisiert. In der Parkstraße wären mehr Bürger betroffen. Besonders belästigend sind die Busse. Es wird vorgeschlagen, den Einsatz von Bussen mit Elekt-	Gemäß Verkehrsentwicklungsplanung soll die Parkstraße als Hauptsammelstraße der Zentrumserschließung dienen. Zu diesem Zweck soll der Ausbau des Knotenpunktes Parkstraße/ Neuendorfstraße (Vollsignalisierung, Fahrbahnaufweitung) erfolgen. Gemäß der Simulation im Verkehrsmodell werden die Verkehrsmengen in der Parkstraße durch ein Linksabbiegeverbot in die Edisonstraße nicht maßgeblich erhöht (Erhöhung von 2.300 Kfz/24 h auf 3.800 Kfz/24 h).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
		Kreisverkehr Spandauer Allee/ Edisonstraße	romotoren zu prüfen.	Erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge führt zu einer hörbaren Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A). Die Anzahl der Einwohner in der Parkstraße und in der Edisonstraße/ Fontanestraße werden gegenübergestellt. Die Einwohnervergleich ergab, dass es im Straßenabschnitt Edisonstr./ Fontanestr. zwischen Spandauer Allee und Parkstraße 953 Einwohner gibt und im Straßenabschnitt Parkstraße zwischen Neuendorfstraße und Fontanestraße nur 240 Einwohner, das sind ca. 25 % der Einwohner im o.g. Abschnitt. Damit hat die Edisonstr./ Fontanestr. die meisten Betroffenen. Da das Problem der Lärmbelastung am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße in der 1. Phase der Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontanestraße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst werden kann, wird die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung verschoben. Die Errichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße leistet keinen Beitrag zur Lärminderung an diesem Belastungsschwerpunkt. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I). Zurückstellung in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung.
12	Frau Neumann, Herr Schulz Wohnungsgenossenschaft „Einheit“ Parkstr. 60 (Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 14.07.2008)	Mieterbeschwerden bezüglich Lärm	Es gibt keine Mieterbeschwerden aufgrund von Lärmbelastungen. Die Wohnungsgenossenschaft hat Wohnungen in der Parkstraße und in der Fontanestraße. Deshalb kann kein Votum für oder gegen einen Kreisverkehr in der Edisonstraße gegeben werden.	Zur Kenntnis genommen. .
Träger öffentlicher Belange				
1	Herr Koch, Poli-	Geplante Maßnahme Verbot Linksabbie-	Aus polizeilicher Sicht bestehen grundsätzlich keine	Die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
	zeipräsidium Potsdam, Schutz- bereich Oberhavel (Schreiben an Verwaltung)	gen am Knotenpunkt Spandauer Allee L 172/ Edisonstraße und Spandauer Allee/ Rathenaustraße	Bedenken zum Lärmaktionsplan der Stadt Hen- nigsdorf. Bei der Lenkung des Verkehrs in der Spandauer Allee sollte bedacht werden, dass der Verkehr, welcher aus der Edisonstraße und Rathe- naustraße in die Parkstraße verlegt werden soll, ei- ne erhebliche Mehrbelastung für diesen Bereich darstellt. Hier sollte eine neue Belastungsprognose erstellt werden. Für die Anordnung der Beschilderung ist die Stra- ßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel zuständig.	dorf von 1997 weist die Parkstraße als Hauptsammel- straße aus, die vorrangig der Zentrumserschließung dienen soll. Eine Simulation im Verkehrsmodell der Stadt Hen- nigsdorf (Belastungsprognose) hat ergeben, dass die Verkehrsmengen in der Parkstraße durch ein Links- abbiegeverbot in die Edisonstraße nicht maßgeblich erhöht werden (Erhöhung von 2.300 Kfz/24 h auf 3.800 Kfz/24 h). Erst eine Verdopplung der Verkehrs- menge führt zu einer hörbaren Erhöhung des Lärm- pegels um 3 dB(A). Da das Problem der Lärmbelastung am Knotenpunkt Spandauer Allee/ Edisonstraße in der 1. Phase der Lärmaktionsplanung ohne Betrachtung der Fontane- straße (2. Phase der LAP) nicht vernünftig gelöst wer- den kann, wird die Problematik in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung verschoben. Maßnahme Linksabbiegeverbot in und aus der E- disonstraße wird aus dem LAP 2008 (Teil I) he- rausgenommen.
2	Herr Zimmer- mann, Landkreis Oberhavel, Fach- bereich Verkehr u. öffentliche Si- cherheit, Fach- dienst Verkehr, Oranienburg (Schreiben an Verwaltung)	Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 StVO	Grundlage für die Anordnung verkehrsbeschrän- kender Maßnahmen sind die Vorschriften des § 45 StVO. Hiernach können die Straßenverkehrsbehör- den die Benutzung bestimmter Straßen oder Stra- ßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ord- nung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Das gleiche Recht haben sie auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abga- sen (§ 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO). Bei den Entscheidungen ist zu beachten, dass die Lenkungsmöglichkeiten des § 45 StVO auf den Schutz der Allgemeinheit abgestellt sind. Sie schüt- zen daneben nur in geringem Umfang auch die Be- lange einzelner, soweit deren geschützte Individual- interessen berührt werden. Maßgebend für eine Entscheidung der Straßenver-	Grundlage des Lärmaktionsplans ist EG- Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) und deren Überführung in Nationales Recht durch die Änderung des Bundes Immissionsschutzgesetzes im Juni 2005. Demnach sind die Gemeinden verpflichtet, Lärmakti- onspläne für lärmbelastete Bereiche aufzustellen und Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung festzulegen. Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, auf dessen Grundlage Maßnahmen durchgeführt werden können. Die konkreten Maßnahmen werden nach Maßgabe gesonderter Rechtsgrundlagen angeordnet und um- gesetzt. Die angeführten gesetzlichen Grundlagen, Richtwerte und Zuständigkeiten werden wie immer bei verwaltungsmäßig ordnungsgemäßem Handeln be- achtet. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			kehrsbehörde aus Lärmschutzgründen ist eine schalltechnische Berechnung entsprechend den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90). Diese ist nach Punkt 2.5 der vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 06.11.1981 (VkB. S. 428 Nr. 226) vom Straßenbaulastträger zu erbringen. Nach Punkt 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsbehördliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Immissionsort folgende Richtwerte überschreitet: ...In reinen und allgemeinen Wohngebieten, ... tags 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr und nachts 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr. ...In ..., Mischgebieten tags 72 dB(A) und nachts 62 dB(A). Diese Werte werden im Lärmaktionsplan weder erreicht noch überschritten. Straßenverkehrsbehördlich bestehen keine Bedenken in Bezug der vorgesehenen baulichen Veränderungen zwischen Waldweg und Edisonstraße sowie dem Ausbau der Knotenpunkte Philipp-Pforr-Straße/ Spandauer Allee und Walter-Kleinow-Ring/ Clara-Schabbel-Straße. Für die Verlegung der Lichtzeichenanlage an der Einmündung Walter-Kleinow-Ring müssen die verkehrlichen und baulichen Voraussetzungen der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) vorliegen. Im Hinblick auf eine rechtmäßige und sachgerechte Entscheidung über die im Lärmaktionsplan vorge-	



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			sehenen Verkehrsbeschränkungen und Verbote an den Einmündungen Edisonstraße, Rathenastraße, Peter-Behrens-Straße und Walter-Kleinow-Ring wäre eine gemeinsame Beratung mit der Stadt Hennigsdorf, der Polizei, dem Landesbetrieb Straßenwesen und dem Fachdienst Verkehr wünschenswert. Das erforderliche Einvernehmen nach § 47 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) kann gegenwärtig für den Vollzug dieser Vorschläge nicht erteilt werden. Im Interesse eines reibungslosen und sicheren Verkehrsabflusses sollte...geprüft werden, ob durch die Anordnung der StVO Z. 209-30 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus" und der damit verbundenen Verlagerung des Verkehrs nicht neue Schwierigkeiten auftreten könnten. Die Stellungnahme ersetzt nicht das Anhörungsverfahren im Rahmen der Trägerbeteiligung.	
3	Landesbetrieb Straßenwesen, Frau Tilgner, Hoppegarten	Verkehrlenkende Maßnahmen	Verkehrlenkende Maßnahmen an Bundes- und an Landesstraßen ordnet die Untere Straßenverkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Stadt Hennigsdorf an.	Zur Kenntnis genommen.
		Umgestaltung von Kontenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen	Umgestaltung von Kontenpunkten sind derzeit nicht im Bauprogramm des LS enthalten.	Zur Kenntnis genommen.
		Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen	Im Zuge von Baumaßnahmen oder einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ist der Schutz von Anwohnern in der Nähe von Verkehrswegen vor Lärm gesetzlich in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Grundlage für die Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sowie deren Dimensionierung für vorhandene Wo-	Der Lärminderungsplan ist ein Strategieplan, auf dessen Grundlage Maßnahmen durchgeführt werden können. Die konkreten Maßnahmen werden jedoch mit den zuständigen Baulastträgern abgestimmt, konkretisiert und nach Maßgabe gesonderter Rechtsgrundlagen angeordnet und umgesetzt. Keine Aufnahme in den LAP 2008 (Teil I).



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			hnbebauung sind dabei die für den konkreten Fall geltenden Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der zum Planungszeitraum prognostizierten Verkehrsdaten. Derzeit sind keine Bauvorhaben geplant, die in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV gehören. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird als freiwillige Leistung des Bundes auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Er kann im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt werden, wenn der Beurteilungsspiegel nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinien für Lärmschutz an Straßenn (RLS 90) die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung nach der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) überschreitet. Ein rechtlicher Anspruch besteht nicht. Ein entsprechender Antrag des Eigentümers ist erforderlich. Die Verantwortlichkeit zur Antragsbearbeitung liegt bei Bundesstraßen in der Niederlassung Ost des LS.	
		Stadtentwicklung	Für eine effiziente Stadtentwicklung, für die Ausweisung von Baugebieten sowie für die Nachverdichtung vorhandener Wohngebiete ist die Stadt Hennigsdorf, Planungsamt, verantwortlich.	Zur Kenntnis genommen.
		Erweiterung des ÖPNV-Systems, Öffentlichkeitsarbeit, sonstige Maßnahmen	Für die Erweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten der Stadtbuslinien 808 und 136, Schaffung barrierefreier Haltestellen, sowie sonstige Maßnahmen, die die Öffentlichkeitsarbeit betreffen (Broschüren, Medienarbeit, Geschwindigkeitsüberwachung etc.) ist die Stadt Hennigsdorf verantwortlich.	Zur Kenntnis genommen.
		Verbesserung des Radverkehrsnetzes	Für die Ausweitung des Angebotes an bequemen	Zur Kenntnis genommen.



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
		und der Querungssicherheit für Fußgänger	und sicheren Radabstellanlagen ist die Stadt Hennigsdorf verantwortlich. Der Bau eines Radweges an der Landesstraße L 172 von Hennigsdorf nach Velten erfolgt 2008. Für den Radweg an der L 17 von Hennigsdorf nach Marwitz wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Der Baubeginn erfolgt nach Erlangen des Baurechts. Weitere bauliche Maßnahmen zur Veränderung des Radverkehrsnetzes sowie der Querungssicherheit (Fußgängerüberwege etc.) sind derzeit nicht im Bauprogramm des LS enthalten. Die Erweiterung der Lichtsignalanlagen (z.B. Parkstraße/ Neuendorfstraße) unterliegt der Abstimmung zwischen der Unteren Verkehrsbehörde der Stadt Hennigsdorf und der Niederlassung Ost des LS.	Die Konkretisierungen zum Bau der Radwege an den Landesstraßen L 172 und L 17 werden in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Wird im LAP 2008 (Teil I) ergänzt. Der Lärmminderungsplan ist ein Strategieplan, auf dessen Grundlage Maßnahmen durchgeführt werden können. Die konkreten Maßnahmen werden jedoch mit den zuständigen Baulasträgern abgestimmt, konkretisiert und nach Maßgabe gesonderter Rechtsgrundlagen angeordnet und umgesetzt. Zur Kenntnis genommen.
4	Fa. Bombardier Am Rathenau- park 1 Mitarbeiterin Frau Glomb (mündlich) Schreiben vom 01.10.2008	Verstetigung des Verkehrs in der Spandauer Allee	Die Bündelung von Zufahrten wird seitens des Unternehmens geprüft. Die direkt auf die Kreuzung Spandauer Allee/ Edisonstraße mündende Zufahrt wird als Ausfahrt für Schwertransporte gebraucht. Diese müssen dann, egal bei welcher Verkehrslösung, geradeaus in die Edisonstraße/ Fontanestraße fahren können. Ein Verschieben der Entscheidung, ob Kreisverkehr oder Linksabbiegeverbot in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung wird mitgetragen. In Abstimmung mit dem Standortleiter Herrn Die- ning kann zur Reduzierung von Ein-/ Zufahrten zu den Parkplätzen 16-19 derzeitig aus innerbetriebli-	Zur Kenntnis genommen. Zur Kenntnis genommen



Nr.	Anregung von	Thema	Anregungen, Hinweise, Lösungsvorschlag	Abwägung
			chen Gründen keine Aussage getroffen werden.	
Hinweise aus der Stadterwaltung				
1	FB Stadtentwicklung FD Stadtplanung	Klarstellung auf Seite 47 des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I)	Es ist klarzustellen, dass die Aussage zur Geschwindigkeit nur für den Abschnitt der L 172 zwischen Clara-Schabbel-Straße und Edisonstraße gilt.	Text Kapitel 9.3 letzter Satz (<i>neu</i>) <i>Im Gegensatz zu anderen Straßenabschnitten der L 172 mit mehr Betroffenen ist im Abschnitt zwischen Clara-Schabbel-Straße und Edisonstraße in einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kein Lärminderungspotenzial zu sehen.</i> Wird im LAP 2008 (Teil I) ergänzt.
2	FB III Soziale Einrichtungen	Klarstellung auf S. 41 des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) Verlegung schutzwürdiger Nutzungen	Eine weitere befristete Nachnutzung der ehemaligen Kita "Spatzennest" zum Zwecke der Kinderbetreuung kann derzeit nicht ausgeschlossen werden.	Text Kapitel 9.3 Verlegung schutzwürdiger Nutzungen (<i>Ergänzung</i>): <i>Eine weitere befristete Nachnutzung der ehemaligen Kita "Spatzennest" zum Zwecke der Kinderbetreuung kann derzeit nicht ausgeschlossen werden.</i> Wird im LAP 2008 (Teil I) ergänzt.



Die Abwägung der Anregungen, Wünsche und Einwendungen aus dem förmlichen Beteiligungsverfahren sowie die aus der Abwägung resultierenden Änderungen und Ergänzungen wurden durch die Stadtverordnetenversammlung am 19. November 2008 mehrheitlich beschlossen (BV 0144/2008 vom 19. November 2008).

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt,

1. die Abwägungsvorschläge zu den im Rahmen des Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) gemäß Anlage 1,
2. die aus der Abwägung resultierenden Änderungen und Ergänzungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2008 (Teil I) gemäß Anlage 1,
3. die Verwaltung zu beauftragen, die aus der Abwägung resultierenden Änderungen und Ergänzungen in den Entwurf des Lärmaktionsplanes 2008 (Teil I) in der Fassung vom Mai 2008 einzuarbeiten.

Die Ergebnisse aus der Abwägung zur förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sind in den vorliegenden Lärmaktionsplan (Teil I) eingeflossen. Die gründe des Lärmaktionsplans haben sich dadurch nicht verändert, im Detail ergaben sich jedoch für den Lärmaktionsplan Veränderungen gegenüber der öffentlich ausgelegten Fassung. Die Anpassungen an die aus der Beteiligung neu gewonnenen Erkenntnisse betreffen im Wesentlichen folgende Punkte:

- Der Herausnahme des Linksabbiegeverbots von der Spandauer Allee in die Edisonstraße und aus der Edisonstraße in die Spandauer Allee (Kreisverkehr oder Linksabbiegefahrstreifen wird in die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung zurückgestellt).
- Der Ergänzung
 - des Themas Fahrzeugtechnik,
 - konkreter Aussagen zum Bau der Radwege an den Landesstraßen L 172 und L 17,
 - die mögliche weitere Nachnutzung der ehemaligen Kita "Spatzennest" zur Kinderbetreuung.
- Neufassung des letzten Satzes im Kapitel 9.3: Im Gegensatz zu anderen Straßenabschnitten der L 172 mit mehr Betroffenen ist im Abschnitt zwischen Clara-Schabbel-Straße und Edisonstraße in einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kein Lärminderungspotenzial zu sehen.



Quellenverzeichnis

- [1] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Lärminderungsplanung Hennigsdorf
Aachen, 1996
- [2] EUROPÄISCHES PARLAMENT
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm
Brüssel, 25. Juni 2002
- [3] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
EXPO 2000 Hennigsdorf - "Die lärmarme Stadt"
Aachen/Berlin, März 2000
- [4] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Stadt Hennigsdorf - Fortschreibung Lärminderungsplanung. Grundlagen für den Lärmaktionsplan
Aachen/Berlin, März 2004
- [5] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Stadt Hennigsdorf - Berechnung von Planfällen zur Ortsumfahrung Nieder Neuendorf
Berlin, 2003
- [6] AKUSTIK OFFICE
Schalltechnisches Gutachten, Lärmimmissionsprognose für den Bebauungsplan Nr. 16
Hennigsdorf, September 2005
- [7] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Verkehrsentwicklungsplanung Hennigsdorf. Fußwegekonzept
Aachen, 2000
- [8] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Verkehrsentwicklungsplanung Hennigsdorf. Radverkehrskonzept
Aachen/Berlin, 1999
- [9] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Verkehrsentwicklungsplanung Hennigsdorf. ÖPNV-Konzept
Aachen, 1998
- [10] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Verkehrsentwicklungsplanung Hennigsdorf. Gestaltungsstandards für Straßen
Aachen, 2000
- [11] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Hennigsdorf
Aachen, 1996
- [12] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Stadt Hennigsdorf - Aktualisierung des Verkehrsmodells 2002
Berlin, 2002
- [13] BERLINER LICHT- UND SIGNALTECHNIK GmbH
Stadt Hennigsdorf - Verkehrserhebung April 2002
Berlin, 2002
- [14] BERLINER LICHT- UND SIGNALTECHNIK GmbH



- Stadt Hennigsdorf - Verkehrsbefragung Juni 2002
Berlin, 2002
- [15] SOCIALDATA
Nachhaltige Mobilität durch Dialog-Marketing. Erfolgreiche Beispiele für Stadt und Land
München, 2002
- [16] COMPLAN, GESELLSCHAFT FÜR KOMMUNALBERATUNG; PLANUNG UND STANDORTENTWICK-
LUNG MBH
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Stadt Hennigsdorf
Potsdam, 26. November 2007
- [17] LANDESUMWELTAMT DES LANDES BRANDENBURG
Lärmkartierung der 1. Stufe nach EG-Umgebungsärmrichtlinie, Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/a
Potsdam, Juni 2007
- [18] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Stadt Hennigsdorf - Optimierung der L 172
Aachen, Dezember 2004 (Fassung 15. November)
- [19] PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD
Stadt Hennigsdorf - Fortschreibung Lärminderungsplanung. Verkehrsmodell und Variantenunters-
chung
Berlin, 2004
- [20] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr
Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr
Berlin, Juli 2005
- [21] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN
Umweltgutachten 2004
Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern
Berlin, Mai 2004
- [22] TU BERLIN, SCHIENENFAHRWEGE UND BAHNBETRIEB
Vergleich von Stadteinführungsvarianten für SPNV-Produkte im Bereich der
Kremmener Bahn / Nordbahn - Präsentationsunterlagen
Berlin, 2004
- [23] UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.)
Mehr als lästig: Lärmwirkungen. UBA-Jahresbericht 1999
Berlin, 1999
- [24] BUNDESGESETZBLATT Teil I Nr. 38
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
(vom 24. Juni 2005)
Bonn, 29. Juni 2005
- [25] LANDESAMT FÜR BAUEN UND VERKEHR
Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030
Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg
Hoppegarten, Mai 2008