

## Anhang I

# Gemeinde Kleinmachnow – Lärmaktionsplan 3. Runde

Stand: 01. Oktober 2018

### **Abwägungsprotokoll Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

zu den Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 47 d Abs. 3 (BImSchG)

Auslegungszeitraum: 20.11.-22.12.2017

Eingegangene Stellungnahmen: 16

### **Legende**

Spalte "Personenschlüssel":

Bei der Weitergabe personenbezogener Daten im Rahmen der Abwägung (hier: Namen und Anschriften der Einwender) ist § 10 Brandenburgisches Datenschutzgesetz (BbgDSG) zu beachten. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind im Abwägungsprotokoll daher lediglich nummeriert und ohne Namen und Anschriften der Einwender wiedergegeben. Der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen wird getrennt zum Abwägungsbeschluss ein vertraulich zu behandelndes Schlüsselverzeichnis übergeben, in dem die fortlaufenden Nummern aus der Abwägungstabelle den jeweiligen Einwendern namentlich zugeordnet sind.

Spalte "*Bearbeitung*" (Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung):

- |   |   |  |
|---|---|--|
| T | = | Texteinfügung bzw. -ergänzung                                  |
| H | = | Sonstiger Handlungsbedarf                                      |
| K | = | Keine Abwägung, da keine abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt |
| N | = | Nichtberücksichtigung  |
| V | = | Vorschlag wurde bereits berücksichtigt                         |

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
Ö1	01.12.2017	Eine wirkungsvolle Maßnahme ist die Einführung von Tempo 30 (mindestens nachts) auch auf Hauptstraßen, wie es ja auch schon auf anderen Straßen Kleinmachnows und Berlins Vorschrift ist.	Der Hinweis wird im LAP weiterverfolgt. Tempo 30 wird als Maßnahme an den Belastungsachsen im Lärmaktionsplan geprüft.	V
		Ander Kreuzung Karl-Marx-Str./Ernst-Thälmann-Str./Hohe Kiefer wäre ein Kreisverkehr sinnvoll, da die Autoschlange aus Berlin kommend zeitweise sehr lang ist. Aufgrund von Linksabbiegern können manchmal nur zwei bis drei Autos während einer Ampelphase fahren.	Kreisverkehr wurde bei Neugestaltung der Knotenpunkte geprüft und nicht umgesetzt. Maßnahme wird im LAP der 3. Runde nicht weiterverfolgt.	V
Ö2	20.12.2017	Bei der Lärmkarte wurde möglicherweise der Abschnitt Karl-Marx-Straße (KMS) an ODF-Platz Richtung Norden ausgelassen. Die Verkehrs- und Lärmbelastung für die Anwohner ist mittlerweile sehr hoch. Schwerlastverkehr ist mittlerweile normal und viele Fahrzeugführer von Kfz nutzen die erste "Gerade", um nach der 30-iger Zone wieder auf "Berliner Tempo" zu beschleunigen. In Stoßzeiten (die in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet sind) ist ab 6:30 - 19:00 Uhr Verkehrslärm sehr präsent.	Der betreffende Abschnitt der Karl-Marx-Straße hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 7.900 Kfz und ist damit nicht kartierungspflichtig (nur Straßen mit DTV > 8.2000 Kfz). Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
		Die Straße ist seit der Sanierung mit "Flüsterasphalt" versehen worden, der aber subjektiv mehr Lärm verursacht als vor der Sanierung.	Zur Kenntnis genommen. Die Straße ist 2006 mit Asphaltbeton saniert worden. Es wurde kein "Flüsterasphalt" verbaut. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Durch viele ein- und ausfahrende Fahrzeuge ist der Verkehr sehr unruhig. Einige Autofahrer fahren angepasst, die anderen bestehen auf Berliner Tempo und überholen, wodurch viel Beschleunigungslärm entsteht. Vor der Lidlausfahrt kommen dann oft noch hupende Fahrzeuge dazu. Die Belastung besteht mittlerweile an 7 Tagen in der Woche. Belastung durch Motorengeräusche vor allem durch Beschleunigungen an den Aus- und Einfahrten des Supermarktes. Hier würde ein langsamerer Verkehr sicher auch Abhilfe schaffen, da die Lücken zwischen den Fahrzeugen gleichmäßiger wären.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Hauptbelastung: Fahrergeräusche von Fahrzeugen. Hier würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit deutliche Besserung bedeuten.	Tempo 30 beantragt, von der Verkehrsbehörde im Jahr 2010 abgelehnt. Ein erneuter Antrag läuft derzeit. Maßnahme wird im LAP der 3. Runde weiterverfolgt.	V
Ö3	27.12.2017	Beantragung Tempo 30 am Tag und in der Nacht im Abschnitt Hohe Kiefer – zwischen Kreuzung Förster-Funke-Allee und Hohe Kiefer 105 (Wohnen für Behinderte). Hier befinden sich schutzbedürftige Nutzungen, die sich im nördlichen Bereich (ungerade Hausnummern) sehr dicht an der Straße befinden. Der Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen und die Gebäude wurden in den 90er Jahren gebaut. Die Schallschutzaufgaben resultieren aus dieser Zeit und haben das Verkehrsaufkommen vor der Bebauung des Ortszentrums als Basis gehabt. In den Häusern wohnen z. B. kinderreiche Familien und Geflüchtete, die sich im Rahmen der Bürgerbeteiligung eher nicht beteiligen, dennoch ist die Betroffenheit groß, da durch die enorme Belegung der Wohnungen Schlafräume in der Regel der Hohe Kiefer zugewandt sind.	Hinweis wird im Lärmaktionsplan weiterverfolgt. Tempo 30 wird als Maßnahme für die Straße Hohe Kiefer im Lärmaktionsplan der 3. Runde weiterverfolgt.	V
Ö4	18.12.2017	Aufgrund des fehlenden Lärmschutzes auf Seiten der Stolper Weg-Siedlung entlang der A 115 zwischen dem Teltow Kanal und der Straße "Stolper Weg", insbesondere der Autobahnauffahrt und der Autobahnabfahrt Kleinmachnow, ist die Stolper Weg-Siedlung 24 Stunden, sieben Tage die Woche, der extremen Schallmission ausgesetzt. Verstärkt wird diese Schallmission durch den	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		überwiegenden Westwind. Das sich zwischen der A115 und der Stolper-Weg-Siedlung befindliche Naturschutzgebiet bietet aufgrund der fehlenden Belaubung zwischen Ende Oktober und April keinen Lärmschutz. Hier ist dringender Lärmschutz erforderlich, da der Straßenverkehr in den letzten zehn Jahren sehr stark zugenommen hat, Tendenz steigend.		
05	10.01.2018	Seit der Umsetzung der Baumaßnahmen Schopfheimer Allee/Adolf-Grimme-Ring Ost hat sich der Verkehr im Bereich der Zuführung zu den Schulen massiv erhöht. Gefühlt handelt es sich bei der Kreuzung in der Zeit von 7.30 bis 8.30 Uhr um die am stärksten frequentierte Kreuzung in Kleinmachnow. Zusätzlich hat sich der Hol- und Bringverkehr an der neuen Grundschule verstärkt. Dieses wird begleitet durch morgendliches Hupen, Türschlagen etc. Im Zuge der Planungen wurde zwar die Lärmschutzwand an der Schopfheimer Allee nun endlich fertiggestellt. Leider erfolgte der Bau nicht bis zur Einmündung in den Adolf-Grimme-Ring.	Schopfheimer Allee und Adolf-Grimme-Ring Ost sind nicht Gegenstand des aktuellen Lärmaktionsplans (nur Straßen mit DTV < 8.200 Kfz). Im Bebauungsplan KLM-BP-025 wird der Immissionschutz geregelt bzw. die Lärmschutzwand textlich festgesetzt. Der B-Plan ist seit dem 16.04.2010 rechtswirksam. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Darüber hinaus erfolgten keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Adolf-Grimme-Ring Ost. Hier könnte mit einer kleineren begrünbaren Lärmschutzwand Abhilfe geschaffen werden.	Der Adolf-Grimme-Ring ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
06	08.01.2018	Wir möchten, wie auch schon in den Briefen an den ehemaligen Bürgermeister Hr. Blasig und an Herrn Grubert (Schriftverkehr seit 2004 auch durch unseren Rechtsanwalt Herrn S. Bartels), auf die enorme Lärmbelästigung durch den angrenzenden Bolzplatz (Stahnsdorfer Damm) hinweisen, Schließzeiten werden von den Nutzern ignoriert, indem über die vorhandene Mauer und Eingangstür geklettert wird, laute Musik durch tragbare Lautsprecher wird täglich abgespielt. Der Lärm durch den aus Metallgestänge bestehenden Basketballkorb und Gitterstabmattenzaun hinter dem Fußballtor, ist unzumutbar. Weitere Details sind aus unserem ehemaligen Schriftverkehr zu entnehmen, Wir bitten nochmals dringend um Überarbeitung der Lärminderung zum Wohle der angrenzenden Anwohner. Eventuell könnte eine Erhöhung der "Lärmschutzwand" bzw. Betonwand in Richtung "Am Wall" und/oder eines Basketballkorb aus Seilen nachgedacht werden, Wir bitten Sie inständig und dringlich über diese Problematik zum Wohle der Gesundheit der Anwohner und eines friedlichen Zusammenlebens der Bolzplatznutzer zu entscheiden.	Freizeit- oder Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Probleme mit dieser Lärmquelle sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Es ist noch zu erwähnen, dass der stetig zunehmende Verkehr auf dem Stahnsdorfer Damm eine Verdopplung der Lärmquelle ausmacht und dies zu einer zusätzlichen Belastung führt.	Der Stahnsdorfer Damm ist im aktuellen LAP der 3. Runde nicht untersuchungspflichtig und auch keine Belastungssachse. Im LAP 2. Runde ist die Straße vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
07	12.12.2017	Der Thomas-Müntzer-Damm ist in der Zeit 05.00 - 10.00 und 15.00 - 20.00 sehr stark befahren. Da in diesem Fahrbahnabschnitt mehrere Schachtabdeckungen verbaut wurden, ist der Geräuschpegel beim Durchfahren schwerer Fahrzeuge (LKW, Bus), sowie die dadurch entstehenden Erschütterungen (Schäden an Wohngebäuden), sehr gravierend. Vorgeschlagene Maßnahmen: ▪ Niveauregulierung der Schachtabdeckungen mit der Fahrbahnoberfläche,	Der Thomas-Müntzer-Damm ist im aktuellen LAP der 3. Runde nicht untersuchungspflichtig und auch keine Belastungssachse. Im LAP 2. Runde ist die Straße vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Einbau von Asphalt mit einem geringeren Abrollgeräusch,</li> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung für schwere Kraftfahrzeuge ohne Zeitbegrenzung.</li> </ul>		
Ö8	27.12.2017	Der Lärm von der Autobahn her in das Wohngebiet Stolper Weg wird – wie man unschwer am Anstieg des Verkehrsaufkommens dort ableiten kann – ständig stärker. Unsinnigerweise ist seinerzeit in dem – Berliner – Bogenschießplatz – eine Schallschutzwand auf der Autobahnbrücke errichtet worden. Der Schall wird dadurch zusätzlich in die Schneise, die der Teltowkanal bildet, auf das Wohngebiet gelenkt. Dem Verkehrsministerium wurde dies mehrmals von mehreren Leuten mitgeteilt, die Tatsache wurde bagatellisiert oder auf sonstige Zuständigkeiten verwiesen. Es wird aber besonders früh und abends immer lauter.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
Ö9	27.12.2017	Dreilinden ist je nach Windrichtung und Lage des Grundstückes häufiger auch mit mehr als 60 Dezibel Lärm belastet (Messungen mit nicht geeichten Geräten). Vor allem bei Wind aus SO oder SW werden auf Grund des fehlende bzw. abgesenkte Lärmschutzschutzwalls am Europark und die ca. 1 km nach der Teltowkanalbrücke in Richtung Potsdam endende Lärmschutzwand an der A 115 diese hohen Werte erreicht. Verstärkt wird dieses im Herbst/Winter/Frühling noch durch das fehlende Laub an den Bäumen. Je höher man in Dreilinden wohnt, umso höher ist die Lärmbelastung, was dazu führt, dass man auch im Sommer mit ungünstiger Windrichtung dieser Lärmbelastung ausgesetzt ist und Gespräche in normaler Lautstärke nicht möglich sind. Die Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 115 müssen aus unserer Sicht dringend überarbeitet werden.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
Ö10	27.12.2017	Der Ortsteil Dreilinden liegt zwar weitgehend im grünen Bereich der Lärmkarte, bei SW-, Süd- und Südost-Wind liegen wir vollständig im Lärmbereich der Autobahn, so als wohnen wir direkt neben der Autobahn.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
Ö11	29.11.2017	Die Lärmkartierung weist Werte im "Grünen" Bereich auch an den Hauptverkehrsstraßen Förster-Funke-Allee zwischen Zehlendorfer Damm und Karl-Marx-Straße aus. Es wird angezweifelt, dass der Zehlendorfer Damm als stark frequentierte Verbindung zwischen Berlin und Stahnsdorf Richtung Güterfelde im ruhigen Bereich liegt. Ebenfalls wird bezweifelt, dass die Werte in der Ernst-Thälmann-Straße und der Karl-Marxstraße im Normbereich sind. Das wird aber so nicht wahrgenommen, trotz der zum Teil schon eingerichteten Tempo 30-Zonen.	Die Förster-Funke-Allee zwischen Zehlendorfer Damm und Karl-Marx-Straße, Karl-Marx-Straße, Ernst-Thälmann-Straße und Zehlendorfer Damm (südlich Förster-Funke-Allee) sind nicht kartierungs- und untersuchungspflichtig (DTV < 8.200 Kfz/Tag) im aktuellen Lärmaktionsplan. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V
		Erwartet wird von Politik und Verwaltung, dass keine Ansiedlungen mehr von Firmen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie z.B. DHL, zugelassen werden.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	K
		Da Kleinmachnow zum Ballungsraum Berlin gehört, wäre die Umsetzung von 100 km/h auf der BAB als zugelassene Höchstgeschwindigkeit längst umzusetzen.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
		Statt Wohnbebauung bei FATH und an der Fahrenheitstraße in Autobahnnähe (Menschen werden damit bewusst dauerhaft den bekannten Gesundheitsgefahren ausgesetzt; Schäden werden in Kauf genommen), sind in diesem	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden.	V

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		Belastungsraum nur noch Maßnahmen des Lärmschutzes, der Aufforstung und die Möglichkeiten für Ruhezeiten, Grünanlagen, temporäre Nutzungen wie Zirkus, Rummel oder nicht störende Gewerbebetriebe zuzulassen.	Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	
O12	30.11.2017	A 115 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
		Betrifft nicht nur Stolperweg, wir wohnen und schlafen über 4 m Höhe wie laut Vorgaben gemessen worden ist. Bei welchem Wind wurde gemessen? Die meiste Zeit ist Westwind – da ist es nicht möglich bei offenem Fenster zu schlafen.	In den strategischen Lärmkarten wird der Verkehrslärm berechnet und nicht gemessen. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
O13	12.12.2017	Ich bin ca. 500 m Luftlinie von der A 115 entfernt. Ich habe meine dB-Zahl hier nie gemessen, bin aber durch ein durchgängiges 24-Stunden Grundrauschen permanent betroffen. In der Nähe der Autobahn, ehemalige Gewerbegebiete, werden ja wohl Wohnhäuser gebaut, die noch näher an der A 115 stehen. Auch hier werden Lärmschutzwände gebaut, aber diese werden nur eingeschränkt helfen. Gerade Motorräder beschleunigen stadtauswärts ab Zollstation (Brücke Königsweg) was zu einem enormen Lärmanstieg führt.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
		Ein probates Mittel den Geräuschpegel zu senken ist die 80 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung stadteinwärts und stadtauswärts bis zur Brücke über den Teltowkanal auszuweiten.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
O14	12.12.2017	Die Lärmbelastung in der Stolper Weg-Siedlung ist nicht mehr hinnehmbar. Am Abend auf der Terrasse zu sitzen ist eine Zumutung, der Verkehrslärm ist fast so laut, als würde man auf der Autobahnbrücke stehen. Selbst bei geschlossenen Fenstern erfüllt ein gleichmäßiges Brummen das Haus. Quelle ist ganz klar die Autobahn, die den Verkehrslärm über die fehlende Lärmschutzwand über den Teltowkanal in den Ort trägt. Hinzu kommen das gestiegene Verkehrsaufkommen sowie der ausgeholzte Wald zwischen Autobahn und Ort. Es ist uns klar, dass der Lückenschluss der Lärmschutzwand teuer ist. Andererseits verstehen wir auch nicht, warum das damals nicht gleich gemacht wurde. Dreilinden mit deutlich weniger Bewohnern hat eine komplette Lärmschutzwand. Da die Verlärmung Tausende von Kleinmachnowern betrifft muss hier dringend etwas wirklich Hilfreiches passieren. Lärm ist gesundheitsschädigend und keine Schönheitsreparatur.	Gemäß Lärmkartierung werden durch die A 115 die Auslösewerte (65/55 dB(A) ganztags/ nachts) bzgl. einer Untersuchungspflicht im Lärmaktionsplan nicht überschritten. Im LAP 2. Runde ist die A 115 vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V
O15	28.03.2018	Der Verkehr von und nach Berlin im Bereich nördliche Karl-Marx-Straße ist in den letzten Jahren stark angewachsen. Auf Grund der problematischen Akustik durch den Duppelteich wird der Straßenlärm unvermindert und teilweise sogar verstärkt auch zu den Gebäuden in um den Duppelteich (Stammbahn, Wendmarken und Seemaaten) getragen. Darüber hinaus handelt es sich beim Düppelpark um ein geschütztes Biotop. Es sollte daher erwogen werden, die in Berlin geltenden Tempo 30-Zone (Benschallee und Berlepschstraße) in Kleinmachnow zumindest bis einschließlich Zebrastreifen vor den Kammerspielen zu verlängern.	Die Karl-Marx-Straße hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 7.900 Kfz und ist damit nicht kartierungs- und untersuchungspflichtig im LAP 3. Runde (nur Straßen mit DTV > 8.2000 Kfz). Im LAP der 2. Runde ist die Karl-Marx-Straße vertiefend untersucht worden. Nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem LAP der 2. Runde werden im aktuellen Lärmaktionsplan weiterverfolgt.	V

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
016	27.12.2017	Hinweis auf diverse Fehler in der LfU-Lärmkartierung 2017, insbesondere im Vergleich zu den Lärmkarten von 2012.	Das LfU Brandenburg ist für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen und Ausweisung der Betroffenen zahlen pflichtgemäß zuständig. Der Lärmaktionsplan beruht auf den amtlich zur Verfügung gestellten Daten. Das LfU hat die Lärmkarten/-daten im August 2017 veröffentlicht. Die Gemeinde Kleinmachnow hat diese geprüft, auf Mängel hingewiesen und um eine Neuberechnung gebeten. Eine Neukartierung erfolgte im März 2018 durch das LfU, bei der die Daten teilweise nachgebessert wurden. Diese Lärmkartierung wurde im LAP erneut auf Plausibilität geprüft, die fehlerhaften Eingangsdaten dokumentiert und deren Auswirkungen auf die Maßnahmenplanung eingeschätzt. Im Gegensatz zur Lärmkartierung 2012 wurden im Jahr 2017 nur Straßen mit DTV > 8.200 Kfz kartiert, was einen großen Teil der Unterschiede erklärt. Ein direkter Vergleich der beiden Lärmkartierung ist nur eingeschränkt möglich. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Kleinmachnow ist als Ballungsraum einzustufen und zu untersuchen.	Im Zuge der Lärmaktionsplanung werden die Ballungsräume vom Land Brandenburg festgelegt und an die EU gemeldet. Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. Im Land Brandenburg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Kleinmachnow ist nicht als Ballungsraum an die EU gemeldet. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	N
		Lärmschutzwald an der A 115 Geplante Rodung des Waldes ist kontraproduktiv für Lärminderung. Die Abwägungsvorschläge im Bebauungsplanverfahren zum TIW-Gebiet bzgl. der nicht immissionsrelevanten Wirkung (Breite Waldstreifen und Dichte Unterholz) sind nicht korrekt. Schallausbreitungsberechnungen sind widersinnig, da der Waldstreifen existiert und es vielfach einfacher und sinnvoller ist, akustische Messungen durchzuführen, um die korrekte Schallminderung durch den Waldstreifen zu bestimmen. Eine derartige Messung liegt vor, sie hat eine relative Schallminderung von ca. 12 dB/100 m ergeben (Messergebnis der Stellungnahme detailliert beigefügt). Die Modelle zur Schallausbreitungsberechnung müssen besser an die Realität angepasst werden. Behauptung im Abwägungsvorschlag, dass die Lage und Anbindung der Verkehrsstraßen in die Untersuchung zu den Schadstoffemissionen einbezogen worden sei, ist falsch. Die Untersuchung bezog sich bisher nur auf Autobahn, nicht jedoch auf weitere existierende oder geplante Straßen. Die Rodung des Waldes steht im Widerspruch zum Beschluss der Gemeindevertreter DS-Nr. 180/17 zur Verbesserung des Lärmschutzes an der BAB A 115. Die Rodung des Lärmschutzwaldes würde eine signifikante Verschlechterung des Lärmschutzes im Gemeindegebiet bewirken. Mit der jüngsten Bauleitplanung zum TIW-Gebiet und den Planungen zur Errichtung eines Kunstrasen-Fußballplatzes hat die Gemeinde selbst gegen die Vorgabe (Verpflichtung einer weiteren Flächenversiegelung entgegenzutreten und die letzten Freiflächen, dazu zählen auch Waldflächen in Autobahnnähe, zu	Die schalltechnischen Belange wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans BP-006-c-3 geregelt. Dieser ist rechtswirksam seit 23.02.2018. Im Abwägungsverfahren der öffentlichen Auslegung des BP-006-c-3 konnten die vorgebrachten Einwände durch die entsprechenden Fachgutachten ausgeräumt werden. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	V

Personen-schlüssel	Eingangs-datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p><i>schützen</i>) aus ihrem eigenen Lärmaktionsplan verstoßen. Statt die Waldflächen in Autobahnnähe laut Eigenverpflichtung zu schützen, soll der Lärmschutzwald nun gerodet werden. Bei der jüngsten Bauleitplanung für das TIW-Gebiet ist es versäumt worden, den Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 mit der selbst auferlegten Verpflichtung des Schutzes der Waldflächen in Autobahnnähe in die Abwägung einzubeziehen.</p> <p>Sportplatzlärm ist auch bei Verschiebung nach Osten unbedenklich, im Gegensatz zum Autobahnlärm nach Rodung des Lärmschutzwaldes. Darlegung von Berechnungen, dass der Sportplatz um mindestens 112 m näher an das nächstgelegene geplante Wohngebäude heran geschoben werden kann, ohne den Richtwert nach 18. BImSchV von 50 dB(A) zu überschreiten. Wenn dadurch sogar der Waldstreifen entlang des Dreilindener Wegs erhalten bleibt, führt dies sogar zu einer deutlichen und effektiven Lärminderung im Bereich des im BP-006-c-5 vorgesehenen Allgemeinen Wohngebietes in der Größenordnung von ca. 5 bis 10 dB im Vergleich zum aktuellen Planungsansatz.</p> <p>Es sollten zwingend realistische Berechnungen unter Berücksichtigung des vorhandenen Waldstreifens durchgeführt werden. Alternativ kommen auch quantitative Messungen mit einer Akustikkamera in Betracht. Über die Auswertung von entsprechenden Messungen bzw. Aufnahmen können die Schallschutzwirkungen des Lärmschutzwaldes für beliebige Standorte im TIW-Gebiet sehr leicht quantitativ genau erfasst werden.</p> <p>Die Behauptung vom Gutachter (Lärmkontor), dass ein 100 Meter breiter Waldstreifen nur eine Dämpfung von maximal 5 Dezibel hätte und wegen einer mangelnden Sichtbeziehung keine objektive Schallpegelminderung in wenigen Hundert Metern zum Wald bewirken würde, sind und bleiben naturwissenschaftlich nicht belegter "Aberglaube", wie es sowohl durch akustisch-meteorologische Simulationsrechnungen als auch durch direkte Messungen an "real existierenden" Waldstreifen durch verschiedene Forschergruppen bereits nachgewiesen und veröffentlicht wurde (Zitat von drei Literaturquellen).</p>		
		<p>Fehler in den Lärmabschätzungen zur geplanten Wohnbebauung (betrifft BP-006-c-5). Die Verkehrsstärke am Stahnsdorfer Damm ist um ca. 50 % zu niedrig angesetzt. Im Nahbereich der Straße ergibt sich hierdurch ein zusätzlicher systematischer Fehler von ca. 3 dB(A). Ebenfalls zu niedrig angesetzt wurde der Lkw-Anteil auf den Autobahnabschnitten. Es wurden über 6.000 Lkw auf der A 115 "vergessen", im Vergleich zu den Werten des Bundesverkehrswegeplans 2030. Die Korrektur der fehlerhaften Eingangswerte, die Neuberechnung und Neubewertung sind deshalb unumgänglich.</p> <p>Auch der erhebliche Zuwachs an Verkehr durch die neue Wohnbebauung, der sich von hier nicht nur direkt zur Autobahn, sondern zum größten Teil über die Ortsstraßen ins Ortszentrum oder auch zu den Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsstätten usw. ergießen wird, ist in der Lärminderungsplanung sehr kritisch zu betonen. Statt einer Minderung des Straßenverkehrslärms, wie sie in der Lärmaktionsplanung gefordert wird, ergibt sich eine deutliche Vergrößerung.</p>	<p>Die schalltechnischen Belange werden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum BP-006-c-5 geregelt. Eine öffentliche Beteiligung/ Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB wird vom 01. 10. bis einschließlich 09. 11. 2018 durchgeführt. Die für das Plangebiet erheblichen öffentlichen und privaten Belange werden dabei von der Gemeinde ermittelt, bewertet und bei der weiteren Planaufstellung gegeneinander und untereinander abgewogen.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>V</p>

Personen- schlüssel	Eingangs- datum	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung	Bearbeitung
		<p>Besonders kritisch zu betrachten ist das komplette Fehlen eines innovativen Verkehrskonzeptes für das Gemeindegebiet. Erstellung der Verkehrskonzepte auf Basis von Verkehrssimulationen unter Nutzung des Open-Source-Systems SUMO (Simulation of Urban Mobility) wird angeregt, um realitätsnah die Auswirkungen der verschiedenen Planungsansätze abzuschätzen und bereits vor Realisierung von Straßenbaumaßnahmen gravierende Problemzonen erkennen und vermeiden zu können.</p>	<p>Die Gemeinde Kleinmachnow erarbeitet derzeit ein integriertes Verkehrskonzept. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>V</p>