

Protokollauszug

aus der

27. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung vom 20.04.2017

öffentlich

**Top 3.1 Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam: Fortschreibung Stufe 3
17/SVV/0136
geändert beschlossen**

Frau Hüneke bringt den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen ein und begründet ihn. Er sei in enger Abstimmung mit der Verwaltung erarbeitet worden.

„Der OBM wird beauftragt, im Maßnahmenkatalog:

3.1. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

- gegenüber der Bundesregierung nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass es erforderlich ist, die Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung von T 30-Zonen sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen auf kommunaler Ebene deutlich zu erweitern.

3.1.9. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Forststraße - „südliche“ zu streichen.

3.3.4. Fahrbahnverbesserung Dortustraße - unter besonderer Beachtung der Belange des Denkmalschutzes zu prüfen.

3.3.10 Modellversuch Zeppelinstraße

- T. 30 in der Forststraße und der Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

- Einbahnstraßenregelung stadtauswärts für Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

zu ändern:

4.1.6. Marquardter Hauptstraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

4.1.9. Im Bogen: Sanierung in Pflasterbauweise

4.1.10. Kastanienallee: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

4.1.16 Wannseestraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

5.2.1. Schließung von Baulücken

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

9.2.3. Schaffung ruhiger Bereiche

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

Einen Punkt 9.7. ergänzen:

Verringerung des Stellplatzangebotes, Förderung von Radverkehrserschließung, Carsharing und E-Mobilität.

In der Textfassung des Konzeptes außerdem:

Kapitel 2.6.3 - Hauptprobleme und Konfliktbereiche-Straßenverkehr, S. 35 nach dem 2. Absatz:

- zu ergänzen:

Belastungen ergeben sich an Straßen mit offener Wohnbaustruktur, da Verkehrslärm hier mehr oder weniger ungehindert in die Aufenthaltsbereiche im Freien einwirkt. Bei der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung sind diese Belastungsfaktoren zu berücksichtigen, u.a. in Kaiser-Friedrich-Str., Reiherberg-Str., Potsdamer Str., Potsdamer Chaussee sowie Forststr.

Kapitel 5.1.6. - Ruhige Gebiete

- Unabhängig von den anderen Kriterien sind auch die Gebiete als Ruhiges Gebiet Typ 3 auszuweisen, die den Status als Erholungswald haben.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 2. Satz im 1. Absatz zu ersetzen durch: „Auch Pflasterbeläge führen in schlechter Verlege- und Zustandsqualität zu erhöhten Lärmbelastungen und werden subjektiv als störend empfunden.“

- 3. Absatz, 1. Satz nach „Erschließungsstraßennetz ist“ zu ergänzen: „in Verbindung mit dem Anspruch eines schnell-fließenden Verkehrs“ aus akustischer Sicht.

- 3. Absatz, 2. Satz nach „Gründen“ zu ergänzen: und unter Beachtung des Beschlusses zum Umgang mit Natursteinpflasterstraßen von 2008.“

Sie bittet um Einzelabstimmung der Punkte und um Zustimmung.

Herr Schmäh (Bereich Umwelt und Natur) erklärt, die Verwaltung könne den meisten Forderungen des Änderungsantrages folgen; die folgenden Punkte könnten verwaltungsseitig nicht mitgetragen werden:

In Punkt 3.3.10 Modellversuch Zeppelinstraße fehle ihm eine eindeutige Benennung des zu prüfenden Abschnitts. Hier gebe es Abschnitte, die bereits geprüft worden seien.

Bei der geforderten Ergänzung eines Punktes 9.7 sollte die Verringerung des Stellplatzangebotes herausgenommen werden.

Zum Punkt 5.1.6 erläutert er, dass es sich bei der Kategorie des Erholungswaldes um eine Schutzkategorie der Landesforstbehörde handele. Er gibt zu bedenken, dass mit Einführung dieser Kategorie (Typ 3) unter Umständen dann auch Gebiete als ruhig eingestuft würden, die es in Wirklichkeit nicht sind.

Herr Jäkel hält diese Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP) für gelungen und die Änderungswünsche für unnötig. Er geht auf die einzelnen Forderungen aus dem Änderungsantrag ein und beantragt, den Unterpunkt 3.1.9 „Forststraße südlicher Teilabschnitt“ aus dem Maßnahmenkatalog auf Seite 4 zu streichen.

Herr von Osten-Sacken merkt an, dass Geschwindigkeitsreglementierungen in einem solchen Aktionsplan nichts verloren hätten.

Frau Dannenberg kritisiert die zu kurze Vorbereitungszeit angesichts der Fülle an Änderungsvorschlägen. Hierfür wäre mehr Vorlaufzeit nötig und sinnvoll gewesen.

Herr Linke unterstützt den Großteil der Forderungen aus dem Änderungsantrag.

Zum Punkt 4.1.9 „Im Bogen: Sanierung in Pflasterbauweise“ stellt Herr Kuppert den Änderungsantrag, die Worte „Sanierung in Pflasterbauweise“ zu streichen und zu ersetzen durch: „Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung“.

Herr Schmäh geht auf Rückfragen ein.

Der Ausschussvorsitzende stellt die Änderungsanträge einzeln zur Abstimmung.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

3.1. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

- gegenüber der Bundesregierung nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass es erforderlich ist, die Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung von T 30-Zonen sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen auf kommunaler Ebene deutlich zu erweitern.

Abstimmungsergebnis: 2:4:0 abgelehnt.

(Die Linke/ Herr Jäkel)

Im Maßnahmenkatalog aus Seite 4 wird der Unterpunkt 3.1.9 Forststraße südlicher Teilabschnitt gestrichen.

Abstimmungsergebnis: 2:2:2 abgelehnt.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

3.1.9. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Forststraße - „südliche“ zu streichen.

Abstimmungsergebnis: 2:3:1 abgelehnt.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

3.3.4. Fahrbahnverbesserung Dortustraße

- unter besonderer Beachtung der Belange des Denkmalschutzes zu prüfen.

Abstimmungsergebnis: 5:1:0 angenommen.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

3.3.10 Modellversuch Zeppelinstraße

- T. 30 in der Forststraße und der Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

Abstimmungsergebnis: 4:1:1 angenommen.

- Einbahnstraßenregelung stadtauswärts für Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

Abstimmungsergebnis: 2:3:1 abgelehnt.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

zu ändern:

4.1.6. Marquardter Hauptstraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

4.1.9. Im Bogen: Sanierung in Pflasterbauweise

Abstimmungsergebnis: 1:5:0 abgelehnt.

(DIE aNDERE)

4.1.9. Im Bogen: Sanierung in Pflasterbauweise **Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung**

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

(Bündnis 90 / Die Grünen)

4.1.10. Kastanienallee: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

4.1.16 Wannseestraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

5.2.1. Schließung von Baulücken

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

Abstimmungsergebnis: 2:2:2 abgelehnt.

9.2.3. Schaffung ruhiger Bereiche

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

Abstimmungsergebnis: 2:2:2 abgelehnt.

Einen Punkt 9.7. ergänzen:

Verringerung des Stellplatzangebotes

Abstimmungsergebnis: 2:3:1 abgelehnt.

Einen Punkt 9.7. ergänzen:

Förderung von Radverkehrserschließung, Carsharing und E-Mobilität.

Abstimmungsergebnis: 5:0:1 angenommen.

In der Textfassung des Konzeptes außerdem:

Kapitel 2.6.3 - Hauptprobleme und Konfliktbereiche-Straßenverkehr, S. 35 nach dem 2. Absatz:

- zu ergänzen:

Belastungen ergeben sich an Straßen mit offener Wohnbaustruktur, da Verkehrslärm hier mehr oder weniger ungehindert in die Aufenthaltsbereiche im Freien einwirkt. Bei der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung sind diese Belastungsfaktoren zu berücksichtigen, u.a. in Kaiser-Friedrich-Str., Reiherberg-Str., Potsdamer Str., Potsdamer Chaussee sowie Forststr.

Abstimmungsergebnis: 3:2:1 angenommen.

Kapitel 5.1.6. - Ruhige Gebiete

- Unabhängig von den anderen Kriterien sind auch die Gebiete als Ruhiges Gebiet Typ 3 auszuweisen, die den Status als Erholungswald haben.

Abstimmungsergebnis: 2:3:1 abgelehnt.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 2. Satz im 1. Absatz zu ersetzen durch: „Auch Pflasterbeläge führen in schlechter Verlege- und Zustandsqualität zu erhöhten Lärmbelastungen und werden subjektiv als störend empfunden.“

Abstimmungsergebnis: 3:2:1 angenommen.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 3. Absatz, 1. Satz nach „Erschließungsstraßennetz ist“ zu ergänzen: „in Verbindung mit dem Anspruch eines schnell-fließenden Verkehrs“ aus akustischer Sicht.

Abstimmungsergebnis: 1:4:1 abgelehnt.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 3. Absatz, 2. Satz nach „Gründen“ zu ergänzen: und unter Beachtung des Beschlusses zum Umgang mit Natursteinpflasterstraßen von 2008.“

Abstimmungsergebnis: 3:0:3 angenommen.

Der Ausschussvorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam Fortschreibung Stufe 3 Hauptverkehrsstraßen > 8.200 DTV (in Kfz/24h), Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr, zusätzlich lärmrelevante Straßenzüge und Bahnstrecken, sowie Lärm von Industriegeländen, Häfen und Flughäfen mit dem Stand 11. Januar 2017 **mit den nachfolgenden Änderungen im Maßnahmenkatalog,**

3.3.4. Fahrbahnverbesserung Dortustraße

- unter besonderer Beachtung der Belange des Denkmalschutzes zu prüfen.

3.3.10 Modellversuch Zeppelinstraße

- T. 30 in der Forststraße und der Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen.

zu ändern:

4.1.6. Marquardter Hauptstraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung.

4.1.9. Im Bogen: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung.

4.1.10. Kastanienallee: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung.

4.1.16 Wannseestraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung.

Einen Punkt 9.7. ergänzen:

Förderung von Radverkehrserschließung, Carsharing und E-Mobilität.

In der Textfassung des Konzeptes außerdem:

Kapitel 2.6.3 - Hauptprobleme und Konfliktbereiche-Straßenverkehr, S. 35 nach dem 2. Absatz:

- zu ergänzen:

Belastungen ergeben sich an Straßen mit offener Wohnbaustruktur, da Verkehrslärm hier mehr oder weniger ungehindert in die Aufenthaltsbereiche im Freien einwirkt. Bei der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung sind diese Belastungsfaktoren zu berücksichtigen, u.a. in Kaiser-Friedrich-Str., Reiherberg-Str., Potsdamer Str., Potsdamer Chaussee sowie Forststr.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 2. Satz im 1. Absatz zu ersetzen durch: „Auch Pflasterbeläge führen in schlechter Verlege- und Zustandsqualität zu erhöhten Lärmbelastungen und werden subjektiv als störend empfunden.“

- 3. Absatz, 2. Satz nach „Gründen“ zu ergänzen: und unter Beachtung des Beschlusses zum Umgang mit Natursteinpflasterstraßen von 2008.“

2. Im Rahmen der Abwägung (nach § 47d BImSchG) wird über die vorgebrachten Anregungen entschieden (gemäß Anlage 13 des Lärmaktionsplanes).

3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes durch konkrete Planungen in Abhängigkeit der finanziellen und planerischen Voraussetzungen zu untersetzen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig angenommen.

gung der strukturellen Gegebenheiten, des erforderlichen Aufwandes sowie der Gliederung in städtisches Umfeld und ländliche Bereiche erscheint die Verwendung eines festgelegten Lärmwertes für die Gesamtfläche am praktikabelsten. Im LAP 2011 wurde für den ländlichen Bereich (Typ 1) ein Pegel von 55 dB(A) für den Lärmindex L_{den} als Schwellwert für die Einordnung als ruhiges Gebiet festgelegt. Für die städtischen Bereiche lag der Schwellwert bei einem Pegel von 60 dB(A) für den Lärmindex L_{den} .

Aus der Bewertung der Erholungsfunktionen leitet sich ab, dass die Lärmwerte während der Tagesstunden (6 bis 22 Uhr) für die Bewertung maßgebend sind. Aus der Lärmkartierung liegen allerdings nur für die Nacht und den Gesamttag Informationen vor. Entsprechend wird hilfsweise der L_{den} verwendet. Dieser ist zwar nicht optimal, bietet jedoch eine hinreichende genaue Näherung. Hierbei handelt es sich um einen allgemein üblichen Ansatz.

Bezüglich der Höhe der Lärmwerte werden andernorts zumeist niedrigere Werte verwendet. Von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz werden ebenfalls für den Index L_{den} Lärmwerte von 40 bzw. 50 dB(A) empfohlen. Diese liegen deutlich unter den bisher in Potsdam verwendeten Werten. Eine Absenkung der entsprechenden Schwellwerte wäre sinnvoll. Allerdings sind die entsprechenden Veränderungsmöglichkeiten bei der vorliegenden Lärmkartierung gering. Für den Lärmbereich unter 50 dB(A) liegen keine Informationen vor. Sowohl in der Kartierung des LUGV / LfU, als auch des EBA wurde dieser Bereich nicht mit betrachtet.

Für die vorliegende Kartierung wird entsprechend empfohlen, für beide Gebietstypen einen Schwellwert von 50 dB(A) für den Lärmindex L_{den} zu verwenden. Sofern im Rahmen nachfolgender Kartierungsstufen weiterführende Informationen für den Pegelbereich unter 50 dB(A) zur Verfügung gestellt werden, sollte die Abgrenzung der akustischen Kriterien erneut überprüft werden. Speziell für die Ruhigen Gebiete in der freien Landschaft (Typ 2) bestehen weitere Optimierungspotenziale.

Eine weitere Vereinfachungsnotwendigkeit besteht hinsichtlich der Überlagerung verschiedener Lärmquellen. Eine Gesamtkartierung mit der Summe der Belastungen aus allen Lärmquellen liegt aktuell nicht vor. Hilfsweise erfolgt daher die Überlagerung der Isophonen der einzelnen Lärmquellen. Unschärfen ergeben sich dabei vor allem in den Überschneidungsbereichen verschiedener Lärmquellen. Die daraus resultierenden Einschränkungen für die Abgrenzung ruhiger Gebiete sind allerdings als gering einzuschätzen.

5.1.4 Kriterien zu Lage und Zugänglichkeit

Eine weitere Differenzierung und Selektion ist durch eine Festlegung von Kriterien zu Mindestentfernungen zu Wohngebieten, Mindesteinwohnerzahlen in definierten Entfernungsbereichen und zur fußläufigen Erreichbarkeit möglich. Allerdings ist gerade in der Landeshauptstadt Potsdam davon auszugehen, dass die ruhigen Ge-

bierte nicht nur zu Fuß sondern auch per Fahrrad erreicht werden. Entsprechend werden derartige Kriterien nicht empfohlen.

Auch eine Definition von Mindestabständen zu Gewerbegebieten und Schnellstraßen wird nicht vorgenommen. Diese Lärmquellen werden bereits über die akustischen Kriterien ausreichend berücksichtigt.

Eine zwingende Verbindung der ruhigen Gebiete untereinander ist ebenfalls nicht erforderlich. Durch das Flächenkriterium wird bereits sichergestellt, dass der Erholungsbereich ausreichend groß ist.

5.1.5 sonstige Kriterien

In einzelnen Kommunen wurde die Bevölkerung im Vorfeld der Festlegung der ruhigen Gebiete befragt, welche Bereiche subjektiv als ruhig eingeschätzt werden. Dieser „Realitycheck“ bildet jedoch die Ausnahme und ist mit verschiedenen Unwägbarkeiten verbunden. Daher werden die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung angebotenen Hinweismöglichkeiten als ausreichend eingeschätzt.

5.1.6 Zusammenfassung der Kriterien

In der nachfolgenden Tab. 8 werden die Kriterien für die Abgrenzung der ruhigen Gebiete in der Landeshauptstadt Potsdam nochmals zusammengefasst.

Kriterium	mindestens zu erfüllende Rahmenbedingungen
Zugänglichkeit	allgemeine Zugänglichkeit
Flächennutzungsart	Fläche ist folgenden Nutzungsarten im FNP zuzuordnen: <ul style="list-style-type: none"> - Grünflächen - Grünzug - historischen Parkanlage der Welterbestätte - Flächen für Wald - Flächen für die Landwirtschaft
Gebietstyp	Typ 1: Ruhige Gebiete in der freien Landschaft Typ 2: Ruhige Gebiete im Siedlungsraum
Fläche	Typ 1: mindestens 100 ha Typ 2: mindestens 10 ha
Lärmniveau	$L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$ (LAP 2011 $L_{den} \leq 55 \text{ dB(A)}$ bzw. 60 dB(A))

Tab. 8 Zusammenfassung der Kriterien für die Abgrenzung ruhiger Gebiete

Änderungsantrag zum Lärmaktionsplan 17/SVV/0136

Der OBM wird beauftragt,
im Maßnahmekatalog:

3.1. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

- gegenüber der Bundesregierung nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass es erforderlich ist, die Ermächtigungsgrundlage zur Einrichtung von T 30-Zonen sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen auf kommunaler Ebene deutlich zu erweitern.

Begründung:

Gerade auf Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet kann der Gesundheitsschutz von Anwohnern sowie den ungeschützt auf der Straße anwesenden Personen vor Lärm und Schadstoffen nicht in dem erforderlichen Maße gewährleistet werden. Die bisherigen Regelungen priorisieren den MIV und benachteiligen vor allem diejenigen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind, zugleich schränken die sie die kommunale Selbstverwaltung im Bereich der Mobilitätsstrategie unzulässig ein.

3.1. 9. Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Forststraße

- „südliche“ zu streichen.

Begründung: Vorliegende Beschränkung auf den Südabschnitt entstand zu Zeiten, da der übrige Verlauf noch als T-30 ausgewiesen war (bis 2016). Nach den vorliegenden Ergebnissen ist die Forststraße von den Bereichen von Mehrfachbelastungen ("Charlottenhof" und "Potsdam-West-Luftschiffhafen") betroffen. Zudem wirken Lärmbelastungen hier durch vornehmlich offene Baustrukturen angrenzender Wohnbebauung zudem erheblich in die Aufenthaltsbereiche im Freien ein.

3.3.4. Fahrbahnverbesserung Dortustraße

- unter besonderer Beachtung der Belange des Denkmalschutzes zu prüfen.

3.3.10 Modellversuch Zeppelinstraße

- T. 30 in der Forststraße und der Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

- Einbahnstraßenregelung stadtauswärts für Geschwister-Scholl-Str. zu prüfen

Begründung: Siehe Begründung zu 3.1.9., außerdem besteht der Bedarf einer Regulierung für die Straßen mit zusätzlichen Ausweichverkehren.

zu ändern:

4.1.6. Marquardter Hauptstraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

4.1.9. Im Bogen: Sanierung in Pflasterbauweise

4.1.10. Kastanienallee: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

4.1.16 Wannseestraße: Anwohnerinformation und Vorstellung einer Variantenabwägung

5.2. 1. Schließung von Baulücken

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

9.2.3. Schaffung ruhiger Bereiche

- anzufügen: ... vor allem in Bereichen mit Blockrandbebauung.

Begründung: Potsdam ist mit Ausnahme der dichten Stadtquartiere durch offene Baustrukturen gekennzeichnet. Dies sorgt für eine gute Durchlüftung der Stadt, indem die kühlere Luft von den Flussläufen, den Parkanlagen und aus der freien umgebenden Natur in die Wohngebiete ziehen kann. Um diese besondere Qualität zu schützen, sollten anstelle des Lärmschutzes aus verdichteter Bebauung die Ursachen des Lärms beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen verringert werden.

Einen Punkt 9.7. ergänzen:

Verringerung des Stellplatzangebotes, Förderung von Radverkehrserschließung, Carsharing und E-Mobilität.

In der Textfassung des Konzeptes außerdem

Kapitel 2.6.3 - Hauptprobleme und Konfliktbereiche-Straßenverkehr, S. 35 nach dem 2. Absatz:

- zu ergänzen:

Belastungen ergeben sich an Straßen mit offener Wohnbaustruktur, da Verkehrslärm hier mehr oder weniger ungehindert in die Aufenthaltsbereiche im Freien einwirkt. Bei der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung sind diese Belastungsfaktoren zu berücksichtigen, u.a. in Kaiser-Friedrich-Str., Reiherberg-Str., Potsdamer Str., Potsdamer Chaussee sowie Forststr.

Begründung: Außerhalb der dichten Innenstadtquartiere ist Potsdam durch offene Baustrukturen geprägt und begründet einen wesentlichen Teil seiner besonderen Aufenthalt- und Gestaltqualität. Die sich aus dieser Struktur ergebenden zusätzlichen Lärmbelastung der Aufenthaltsbereiche im Freien kann derzeit mangels vorgegebener Berechnungsvorschriften nicht ermittelt und in den Belastungstabellen dargestellt werden. Da der LAP auch als Grundlage für die weitere Verkehrsplanung dienen soll, müssen solche Problembereiche durch textliche Hinweise benannt werden, um die Wohnqualitäten nachhaltig sichern zu können.

Kapitel 5.1.6. - Ruhige Gebiete

- Unabhängig von den anderen Kriterien sind auch die Gebiete als Ruhiges Gebiet Typ 3 auszuweisen, die den Status als Erholungswald haben.

Begründung: Dem Wildpark kommt erhebliche Bedeutung für die Erholungsnutzung der umliegenden Stadtgebiete, aber auch für den regionalen Tourismus zu. In der Waldfunktionskarte des Landes trägt er Funktionen als Erholungswald. Auch wenn der Bereich die Mindestgröße um ca. 2 ha unterschreitet, muss er in seinen Funktionen gesichert und unterstützt werden.

Kapitel 6.4. Verbesserung von Fahrbahnoberflächen

- 2. Satz im 1. Absatz zu ersetzen durch: „Auch Pflasterbeläge führen in schlechter Verlege- und Zustandsqualität zu erhöhten Lärmbelastungen und werden subjektiv als störend empfunden.“

- 3. Absatz, 1. Satz nach „Erschließungsstraßennetz ist“ zu ergänzen: „in Verbindung mit dem Anspruch eines schnell-fließenden Verkehrs“ aus akustischer Sicht.
- 3. Absatz, 2. Satz nach „Gründen“ zu ergänzen: und unter Beachtung des Beschlusses zum Umgang mit Natursteinpflasterstraßen von 2008.

Begründung: Die Lärmbelastung kann durch Verbesserung des Zustandes und Regulierung der Höchstgeschwindigkeit verringert werden, ohne dass man auf die anderen Vorteile eines flach-bearbeiteten Natursteinpflasters verzichten muss.