



Protokollauszug

aus der
2. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 17.10.2024

öffentlich

**Top 4.5 Lärmaktionsplan 2024
24/SVV/0865
geändert beschlossen**

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu beschließen:

1. Den Lärmaktionsplan 2024 für den Ballungsraum Potsdam: Fortschreibung Stufe 4 mit dem Stand 17. Juli 2024 inkl. Anlagen 1 - 13
2. Im Rahmen der Abwägung (nach § 47d BImSchG) wird über die vorgebrachten Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange entschieden (gemäß Anlage 12 und 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.

Dem Lärmaktionsplan soll folgender Text als Anlage hinzugefügt werden:

Prüfung der Verbesserung der Lärm- und Verkehrssicherheitssituation in Groß Glienicke durch die Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der B 2, die in der Ortsdurchfahrt der B 2 durch Groß Glienicke zurzeit auf einem Teilabschnitt gilt, nach Westen bis zum Kreisel und nach Nordosten bis zum Potsdamer Tor / Bushaltestelle Am Park (Richtung Spandau).

Diese Maßnahme soll in der Priorisierung der Maßnahmen mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont von weniger als 5 Jahren aufgenommen werden

Abstimmungsergebnis:

| | |
|------------------|----------|
| Zustimmung: | 8 |
| Ablehnung: | 0 |
| Stimmenthaltung: | 0 |



Lärmaktionsplan Runde 4 für den Ballungsraum Potsdam



rechtliche Grundlage

EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie):

Hauptzielstellung:

„schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

→ Gesundheitsschutz

Lärminderung in der Landeshauptstadt Potsdam



Vorgehensweise

1. Auswertung der Lärmkartierung 2022

- Entwicklung der Gesamtbetroffenheiten
- Ursachenanalyse

2. Vergleich mit der Lärmkartierung 2017

- Abgleich der Lärmschwerpunkte

3. Recherche / Bewertung zwischenzeitlich realisierter Maßnahmen

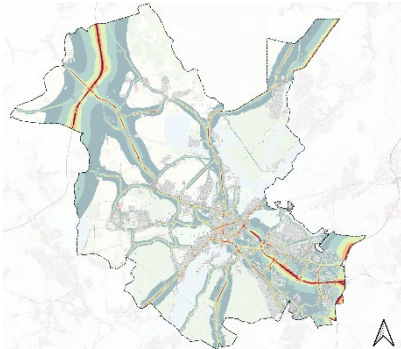
4. Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes Grundlage: Maßnahmentabelle LAP 2016

5. Aktualisierung / Neuformulierung Lärmaktionsplan

- » Kfz-Verkehr
- » Eisenbahn
- » Straßenbahn
- » Gewerbe

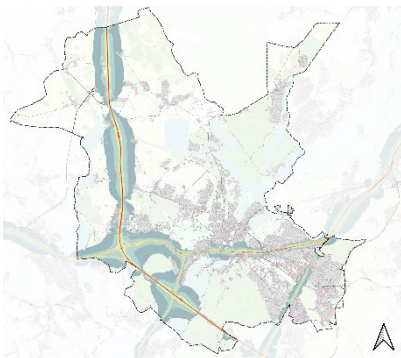
| Maßnahmenblock | Einzelmaßnahmen | Zeitraum | | | |
|---|---|----------|------|------|------|
| | | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Maßnahmenkonzept Straßenverkehr | | | | | |
| 1. Vermeidung von Kfz-Verkehr | | | | | |
| 1.1 Förderung des Radverkehrs / Umsetzung Radverkehrsplan | 1.1.1 Regelmäßige Aktualisierung und Fortschreibung des Radverkehrsplanentwurfes basierend auf den Radverkehrsstrategie | X | X | X | X |
| | 1.1.2 Priorisierung Umsetzung innerstädtischer Hauptverkehrsverbindungen sowie die Stadt-Umland-Verbindungen | X | X | X | X |
| | 1.1.3 Sicherung einer dauerhaft guten Finanzierung der Maßnahmen | X | X | X | X |
| | 1.1.4 Umsetzungsorientierte Weiterentwicklung der Maßnahmen sowie Radverkehrsverbindungen | X | X | X | X |
| | 1.1.5 Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet, in den Stadtteilzentren sowie im Umland-Strukturbereich | X | X | X | X |
| | 1.1.6 Informieren eines Vorgehens zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit im privaten Bereich Wohngebiet, Geschäftsbereich, Gewerbe etc. | X | X | X | X |
| 1.2 Umsetzung Parkraumbewirtschaftungs- und P+R-Konzept | 1.2.1 Konzepte und frühzeitige Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes | X | X | X | X |
| | 1.2.2 Ergänzende Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung entsprechend des P+R-Konzeptes | X | X | X | X |
| 1.3 Erhalt und Weiterentwicklung der Bus- und Bahngelände | 1.3.1 Regelmäßige Anpassung der Fahrgastflächen | X | X | X | X |
| | 1.3.2 Strukturveränderung zum Citycenter bergflur | X | X | X | X |
| | 1.3.3 Anpassen ÖPNV-Anbindung großflächiger Entwicklungszonen (z. B. Straßensanierung nach Krampeff) | X | X | X | X |
| | 1.3.4 Schaffung zur Erweiterung des Straßenverkehrs | X | X | X | X |
| | 1.3.5 Anpassung einer Prüfung verschiedener Anpassungen im Stadt-Umland-Verkehr sowie ÖPNV durch den jeweiligen Auftraggeber | X | X | X | X |

Kartierung für die einzelnen Lärmverursacher



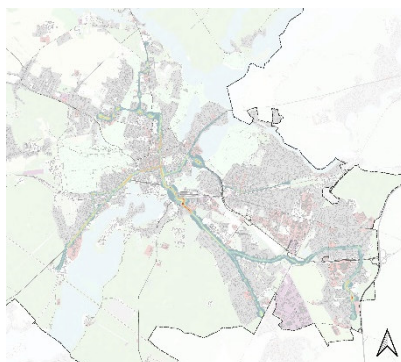
Kfz-Verkehrslärm **Hauptkonfliktursachen:**

- hohe Verkehrsaufkommen
- geringer Abstand zur Wohnbebauung
- unstetige Fahrweise
- unebene Fahrbahnoberflächen



Eisenbahnlärm **Hauptkonfliktursachen:**

- hohe Verkehrsaufkommen
- geringer Abstand zur Wohnbebauung
- laute Fahrzeuge / Wagen



Straßenbahnlärm **Hauptkonfliktursachen:**

- hohe Fahrtenanzahl
- geringer Abstand zur Wohnbebauung
- erhöhte Geräuschemissionen in Kurvenbereichen

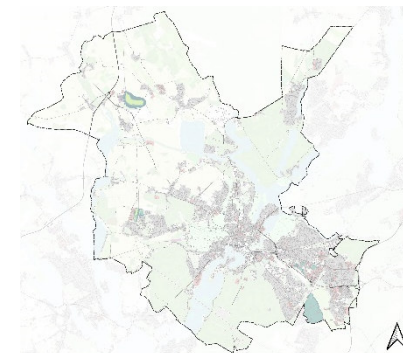
Fluglärm:

- von untergeordneter Bedeutung

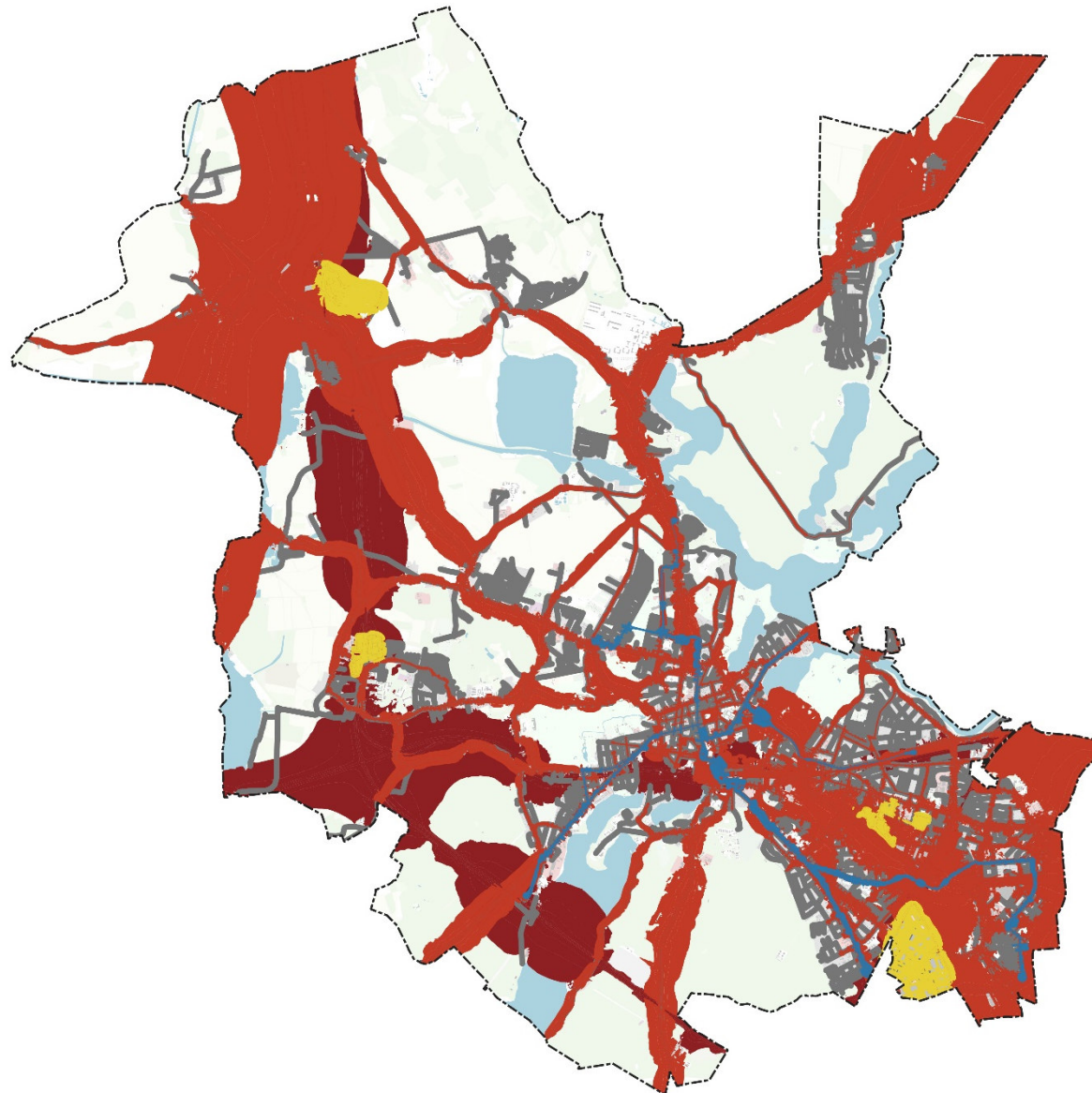


Gewerbelärm:

- lediglich punktuelle Betroffenheiten

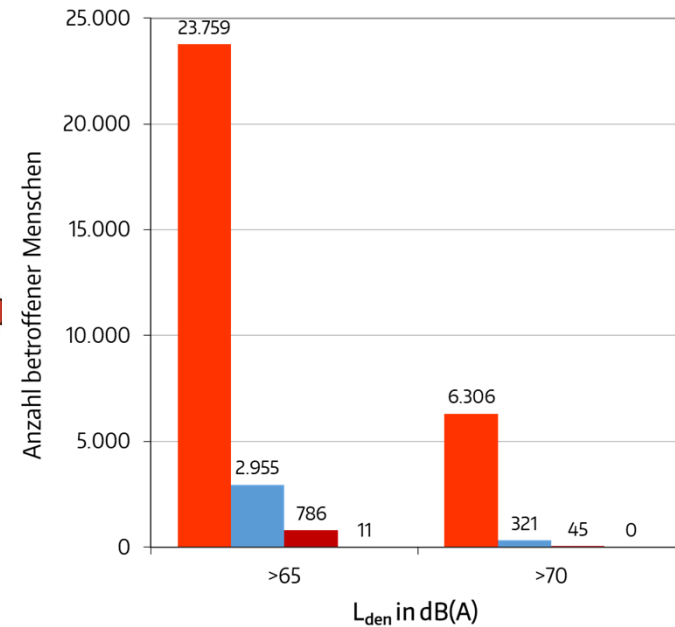


Überlagerung der Lärmquellen - Lärmindex L_{den}



Legende

- Isophonen L_{den}, Gewerbe
 - Isophonen L_{den}, Straßenbahn
 - Isophonen L_{den}, Straßenverkehr
 - Isophonen L_{den}, Eisenbahn
- Sonstiges
- Gewässer



Realisierte Maßnahmen



Rudolf-Breitscheid-Straße



Zeppelinstraße



Rückertstraße



Nedlitzer Straße



Leipziger Dreieck



Hans-Thoma-Straße



Ketziner Straße



Behlertstraße

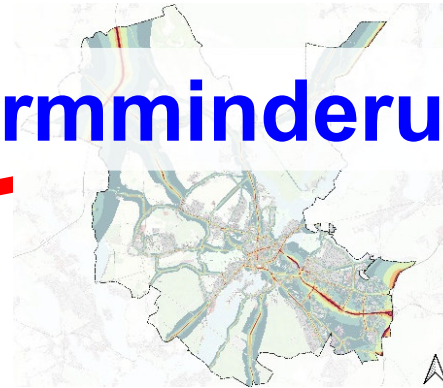


Mobilitätsdrehscheibe Marquardt

Integrierter Ansatz zur Lärminderung

Lärminderung

ein dickes Bündel
kleiner Schritte



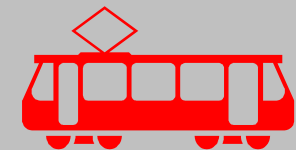
Maßnahmen auf
gesamtstädtisches
Verkehrssystem
ausrichten

örtliche Lärminderungsmaßnahmen und Maßnahmen an der Quelle

- Verbesserung der Fahrzeugtechnik
- Verstetigung und Verlangsamung
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung
- Bündelung / Verlagerung des Kfz-Verkehrs
- passive Lärmschutzmaßnahmen
- lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen
- etc.

nachhaltige Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen

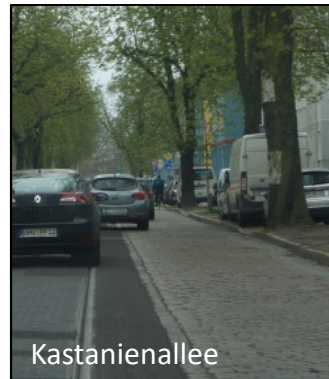
- Veränderung des Modal-Split
- Förderung des Umweltverbundes
- Innenentwicklung / Siedlungsstrukturen
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Prioritätensetzung
- etc.



Schwerpunkte Maßnahmenkonzept Kfz-Verkehr



Zeppelinstraße

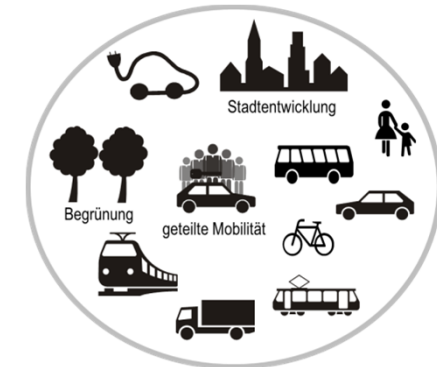


Kastanienallee

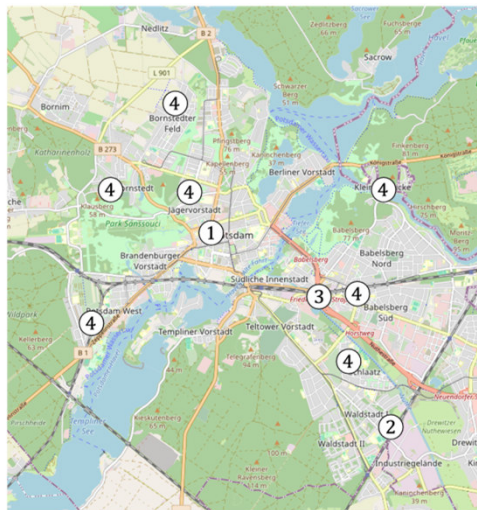
Fahrbahnoberflächenanierung



Prüfung Tempo 30



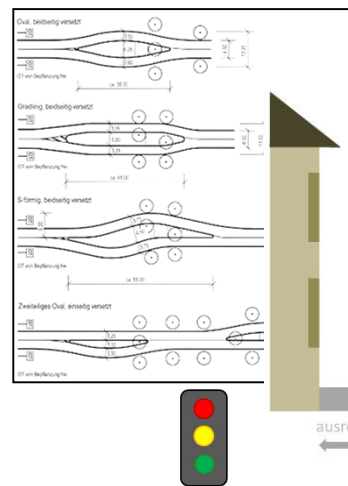
Förderung Umweltverbund



Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA <http://www.openstreetmap.org/>

- ① Planung und Umsetzung der Maßnahmen für die Fokusbereiche gemäß dem Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen (Auto-arme Innenstadt)
- ② Verlängerung der Wetzlarer Straße
- ③ Bündelung des Verkehrs im Zuge der Nuthestraße durch die Ergänzung einer Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
- ④ Prüfung geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Nutzung des nachgeordneten Straßennetzes durch Fremdverkehre gemäß der Voruntersuchung zu Stauausweichverkehren

Bündelung des Verkehrs im Hauptnetz



Verstetigung des Kfz-Verkehrs



Wirkungseinschätzung kurzfristige Maßnahmen



(Umsetzbar in 5 Jahren, wenn Mittel vorhanden)

| | | | Bestands- situation | Maßnahmenkonzept | | |
|-----------------------------|-------------------------|------|------------------------|------------------|---------|---------|
| | | | | absolut | Abnahme | Abnahme |
| Betroffenheiten ganztags | Menschen L_{den} | > 70 | 6.306 | 5.292 | -1.014 | -16,1% |
| | | > 65 | 23.759 | 22.573 | -1.186 | -5,0% |
| | | > 55 | 73.385 | 72.747 | -638 | -0,9% |
| | LKZ _{den} | > 65 | 17.185 | 15.263 | -1.922 | -11,2% |
| | | > 55 | 82.816 | 74.350 | -8.466 | -10,2% |
| Betroffenheiten nachts | Menschen L_{night} | > 60 | 5.690 | 4.422 | -1.268 | -22,3% |
| | | > 55 | 24.198 | 23.044 | -1.154 | -4,8% |
| | | > 45 | 78.942 | 78.185 | -757 | -1,0% |
| | LKZ _{night} | > 55 | 16.743 | 14.236 | -2.507 | -15,0% |
| | | > 45 | 82.167 | 71.354 | -10.814 | -13,2% |

Tab. 14 Veränderung Gesamtbetroffenheit für den Straßenverkehrslärm

Handlungsstrategie Straßenbahnverkehr

Gesamtstädtische Maßnahmen der VIP:

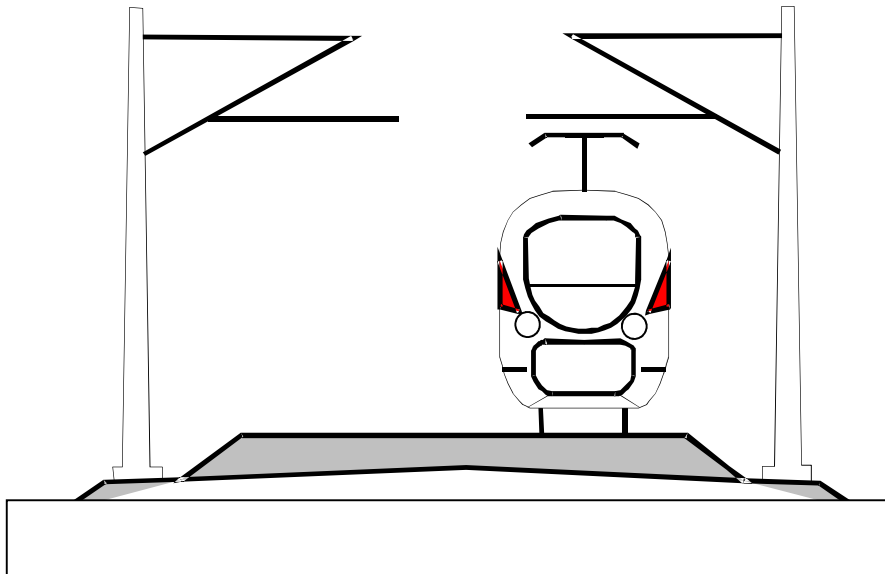
- » Erneuerung des Fahrzeugparkes  
- » Weiterführung Umwelterklärung im Sinne des Umwelt- und Lärmschutzes
- » Fortführung administrativer Maßnahmen (Sensibilisierung Fahrpersonal, Schienenschleifen, Verdichtung von Wartungsintervallen, etc.)

abschnittsbezogene Maßnahmen:

- » Einsatz schwingungsdämpfende Gleis- und Lagerungsarten bei Sanierung und Neubau
- » generelle Überprüfung zur Verortung von Schmieranlagen bei Sanierung und Neubau
- » Einsatz von Rasengleis dort, wo ein Befahren durch Kfz-Verkehr nicht erforderlich ist
- » Austausch Gleiseindeckungen (Pflaster in Asphalt)



Handlungsstrategie Bahnverkehr



Keine kommunale Zuständigkeit

Kontinuierliches Hinwirken der
Landeshauptstadt Potsdam bei der
DB AG und dem EBA

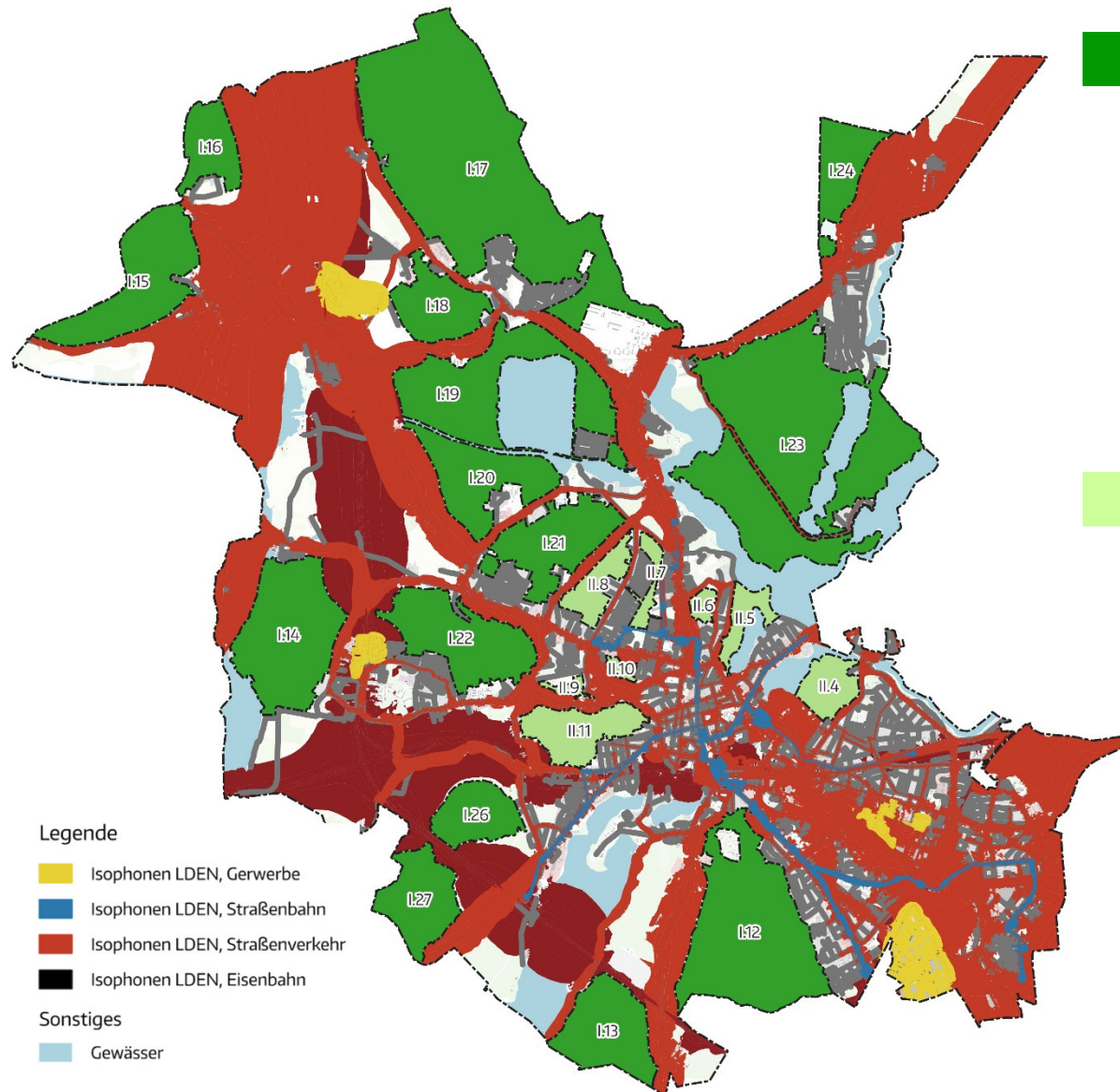
zur Konzeption und Umsetzung
von Lärmschutzmaßnahmen im
Rahmen der Lärmsanierung
(möglichst Maßnahmen am Gleis,
Schallschutzwände und -wälle)

sehr niedrige Prioritätenkennziffer (PKZ) bei Lärmsanierung bei der Bahn :

| | |
|---|--------|
| » Berlin – Potsdam | 63,692 |
| » Potsdam - Schwielowsee – Wustermark | 20,811 |
| » Potsdam - Werder (Havel) - Brandenburg - Wusterwitz | 13,719 |

das bedeutet → keine Maßnahmen in den nächsten Jahren

Ruhige Gebiete



Legende

- Isophonen LDEN, Gewerbe
- Isophonen LDEN, Straßenbahn
- Isophonen LDEN, Straßenverkehr
- Isophonen LDEN, Eisenbahn
- Sonstiges
- Gewässer

■ Typ 1: Ruhige Gebiete in der freien Landschaft

erholungsgerechte, landschaftlich geprägte Freiflächen in Siedlungsnähe

Gebietsgröße mindestens 100 ha

■ Typ 2: Ruhige Gebiete im Siedlungsraum

erholungsgerechte Freiflächen im unmittelbaren Siedlungszusammenhang

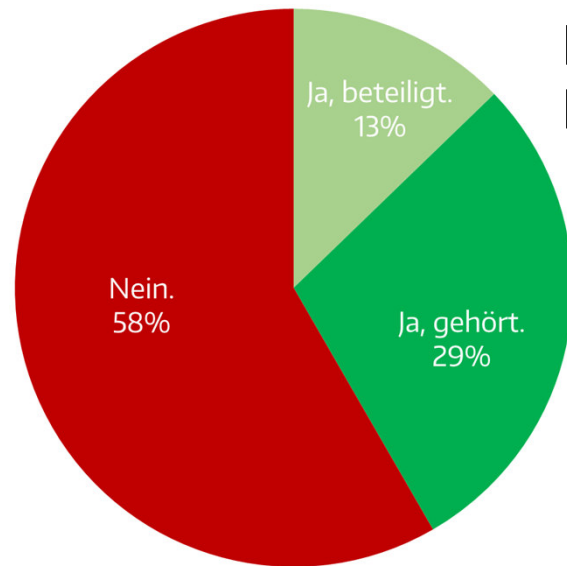
Gebietsgröße mindestens 10 ha

Öffentlichkeits- und TÖB-Beteiligung

- | | |
|---|----------------------------|
| » Öffentlichkeitsveranstaltung 20.09.2023 | 8 Teilnehmende |
| » Online-Bürgerumfrage 20.09.2023 bis 20.10.2023 | 180 ausgefüllte Fragebögen |
| » Öffentlichkeitsveranstaltung 17.04.2024 | 7 Teilnehmende |
| » Öffentliche Auslegung Berichtentwurf 22.04.2024 und 31.05.2024 | 9 Rückmeldungen |
| » TÖB-Beteiligung Mai / Juni 2024 | 3 Rückmeldungen |

Auswertung Online-Umfrage

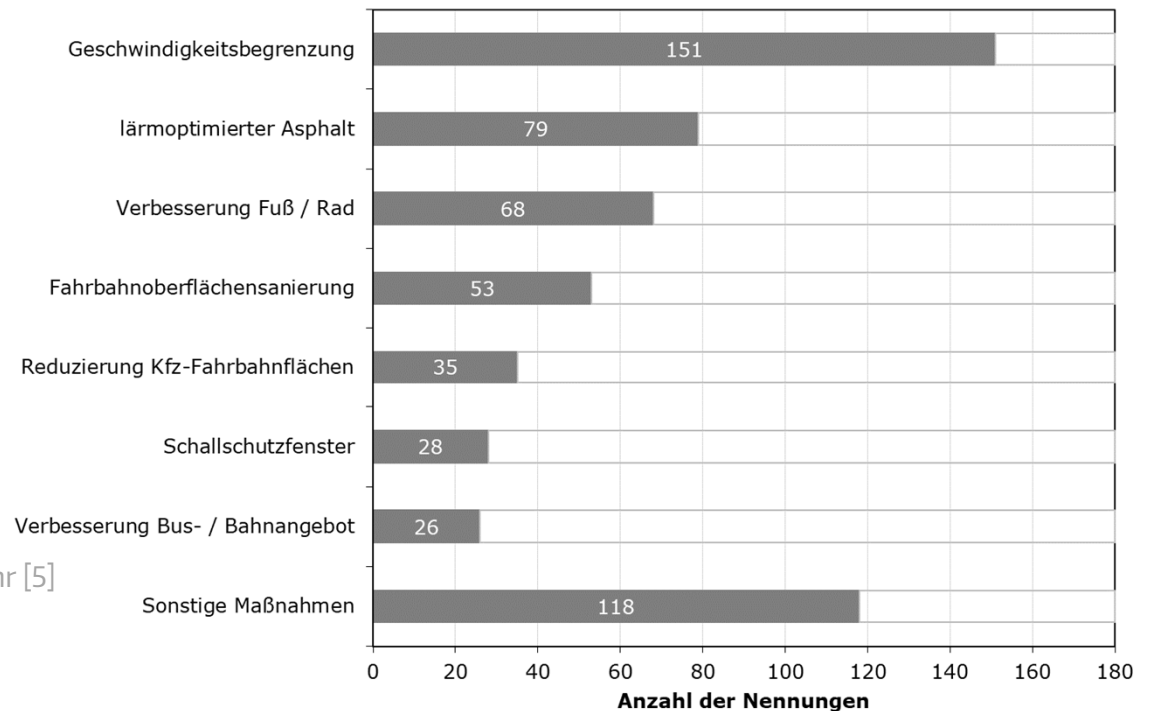
180 ausgefüllte Fragebögen



Hatten Sie in der Vergangenheit bereits Berührungspunkte mit der Lärmaktionsplanung?

Welche Maßnahmen halten Sie für besonders geeignet?

- » Geschwindigkeitsüberwachung [8]
- » Red. Industrie- / Gewerbelärm [6]
- » Reduktion Freizeitlärm [6]
- » Verbot / Verlagerung Durchgangs- / Schwerverkehr [5]
- » Kontrollen [3]
- » ..



Überprüfung / Fortschreibung Maßnahmenkonzept

Landeshauptstadt Potsdam

Lärmaktionsplan 2024
für den Ballungsraum Potsdam

Abschlussbericht

SVUDresden

Grundlage der Überprüfung / Fortschreibung: Maßnahmentabelle des Lärmaktionsplans 2016

Lärmaktionsplan Ballungsraum Potsdam 2023 / 2024 (Runde 4), Maßnahmenübersicht (Stand 15.03.2024)

Anlage 10, Seite 1

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

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 11

Voten aus GWSI, SBL und Ortsbeiräten

| Ausschuss/OBR | Datum | Votum |
|----------------|------------|---|
| GWSI | 08.10.2024 | mit einer Enthaltung beschlossen |
| SBL | 08.10.2024 | ungeändert beschlossen |
| Groß Glienicke | 08.10.1024 | geändert beschlossen (Prüfen Tempo 30 Ortsdurchfahrt B2, LKZ < 100) |
| Marquardt | 08.10.2024 | zur Kenntnis genommen |
| Golm | 10.10.2024 | zur Kenntnis genommen |
| Neu Fahrland | 14.10.2024 | zur Kenntnis genommen |
| Uetz-Paaren | 14.10.2024 | ungeändert beschlossen |
| Grube | 16.10.2024 | zur Kenntnis genommen |
| Fahrland | 16.10.2024 | ungeändert beschlossen |
| Eiche | 17.10.2024 | |
| Satzkorn | 17.10.2024 | |

Beschlussempfehlung und Änderungsantrag OBR Groß Glienicke

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Den Lärmaktionsplan 2024 für den Ballungsraum Potsdam: Fortschreibung Stufe 4 mit dem Stand 17.Juli 2024 inkl. Anlagen 1 – 13
2. Im Rahmen der Abwägung (nach § 47d BImSchG) wird über die vorgebrachten Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange entschieden (gemäß Anlage 12 und 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.

Änderungsantrag OBR Groß Glienicke

Dem Lärmaktionsplan soll folgender Text als Anlage hinzugefügt werden:

Prüfung der Verbesserung der Lärm- und Verkehrssicherheitssituation in Groß Glienicke durch die Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der B 2, die in der Ortsdurchfahrt der B 2 durch Groß Glienicke zurzeit auf einem Teilabschnitt gilt, nach Westen bis zum Kreisel und nach Nordosten bis zum Potsdamer Tor / Bushaltestelle Am Park (Richtung Spandau).

Diese Maßnahme soll in der Priorisierung der Maßnahmen mit einem kurzfristigen Umsetzungshorizont von weniger als 5 Jahren aufgenommen werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351 – 422 11 96

Fax: 0351 – 422 11 98

Mail: schoenefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVUDresden

Stadt - Verkehr - Umwelt

Büroinhaber Tobias Schönefeld

Wachsbleichstraße 25

01067 Dresden