

Auszug aus der Niederschrift über die 03. Sitzung der Bürgerschaft am 23.04.2026

Zu TOP: 7.10

Lärmreduzierung Wasserstraße

Einreicher: Jürgen Suhr, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/SPD/Piratenpartei

Vorlage: kAF 0041/2026

Anfrage:

1. Wie hoch ist die Verkehrslärmbelastung in einem Teilbereich der Wasserstraße (Abschnitt zwischen Semlower Straße und Badenstraße) sowie in den benachbarten Bereichen?
2. Wie stellt sich dazu die rechtliche Situation dar, und wie beabsichtigt die Verwaltung dazu weiter vorzugehen (fehlendes Einvernehmen der Stadt, Konsequenzen, etc.)?
3. Mit welchem finanziellem Aufwand wäre ein Abschleifen des Straßenpflasters in den betroffenen Bereichen verbunden, und aus welchen Haushaltspositionen kann dies finanziert werden?

Herr Dr. Raith antwortet wie folgt:

zu 1.:

Errechnet wurden gemäß RLS-19 Immissionswerte von 69 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht.

Hinsichtlich der Bewertung sind die Werte der 16. BImSchV heranzuziehen, die für Mischgebiete als Immissionsgrenzwerte 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts angeben. Die Gegenüberstellung zeigt, dass die vorliegenden Immissionswerte sowohl tagsüber als auch insbesondere nachts sehr deutlich über dem für ein Wohnen noch verträglichen / zulässigen Niveau liegen.

zu 2.:

Aufgrund der festgestellten hohen Verkehrslärmimmissionen ergibt sich eine Handlungspflicht der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (insbesondere nach Straßenverkehrs-Ordnung, § 45 Abs. 1 und Abs. 1b Nr. 5) setzen grundsätzlich das Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde voraus.

Ein solches Einvernehmen konnte im Sommer 2025 nicht hergestellt werden, da die vorgesehenen Maßnahmen in der Bürgerschaft auf Ablehnung stießen. In der Folge wurde das Widerspruchsverfahren zuständigkeitshalber an die Obere Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Im Rahmen der dortigen Prüfung wurde festgestellt, dass die vorliegenden Lärmwerte die Schwelle einer bloßen Lärmschutzmaßnahme überschreiten und eine konkrete Gefahrenlage darstellen.

Nach neuerer Rechtsprechung kann eine Gefahrenlage bereits bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV (für Straßenneubau) gegeben sein, da dann mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu rechnen ist. Werden diese Grenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass bei Lärmbelastungen ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) in der Nacht mit einer Gesundheitsgefährdung (z.B. erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen) der betroffenen Bevölkerung gerechnet werden muss. Sind viele Menschen mit Lärmpegeln über den dort genannten Werten belastet, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten.

Bei einer Maßnahme der Gefahrenabwehr ist das gemeindliche Einvernehmen nicht erforderlich. Seitens der Oberen Straßenverkehrsbehörde wurde vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf 20km/h zu reduzieren und die Fahrbahn zu verengen.

Bei der Abwägung, ob eine Verkehrsbeschränkung in Frage kommt, sind alle maßgeblichen Aspekte zu prüfen: darunter ebenso die Verkehrsfunktion/-bedeutung der Straße oder Auswirkungen auf den ÖPNV wie die erreichbare Pegeländerung. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind gerechtfertigt, wenn dadurch der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt wird. Geringere zulässige Geschwindigkeiten als 30 km/h führen jedoch nach den verbindlichen Regelwerken zu keiner weiteren Geräuschabsenkung, ausgedrückt in Beurteilungspegeln. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h vermindert damit vor allem die empfundene Lästigkeit. "Dies führt dazu, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen von der betroffenen Bevölkerung positiver bewertet werden als dies im Rückgang des errechneten Lärmpegels zum Ausdruck kommt" (Ziffer 3.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Den Anspruch auf eine Pegelminderung um mindestens 3 dB(A) wird nach Einschätzung der Verwaltung vor allem durch Umbau der Straßenoberfläche zu erreichen sein. Kunststeinpflaster oder geschnittenes Natursteinpflaster mit Fugen von unter 5 mm weist per se um bis zu 3 dB(A) geringere Schallemissionen auf als Kopfsteinpflaster oder sonstiges Pflaster. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine verkehrsrechtliche Anordnung, sondern um eine Maßnahme der Lärmsanierung.

Da die vorgeschlagene Geschwindigkeitsverringerung auf 20 km/h als Maßnahme der Gefahrenabwehr wirkungslos bleibt, wird die Hansestadt Stralsund ausschließlich auf Grundlage einer entsprechenden Anordnung der Oberen Straßenverkehrsbehörde tätig werden – es sei denn, das Einvernehmen der Gemeinde für die Maßnahmen würde durch die Bürgerschaft doch noch erteilt.

zu 3.:

Das reine Abschleifen des bestehenden historischen Pflasters in den Seitenbereichen der Straße verursacht nach derzeitiger Markterkundung Kosten von rund 110.000 € und liegt damit nahezu auf dem gleichen Preisniveau wie ein vollständiger Austausch der Randbereiche durch geschnittenes Pflaster.

Herr Suhr erfragt, was umgesetzt werde, wenn seitens der Gemeinde das Einvernehmen noch hergestellt werden könnte.

Herr Dr. Raith meint, dass der Konflikt vorerst gelöst wäre, da sich die Petenten mit der Reduzierung auf 20 km/h zunächst zufrieden zeigten.

Auf die beantragte Aussprache wird verzichtet.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Steffen Behrendt

Stralsund, 06.05.2026