

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur 01. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung am Donnerstag, den 04.01.2018, um 17:00 Uhr ein.
Die Sitzung findet in der Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Bestätigung der Niederschrift der 03. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 02.11.2017.
Bestätigung der 11. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 23.11.2017
- 3 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 3.1 Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0073/2017
- 3.2 Lärmaktionsplan, 2. Stufe
Vorlage: B 0060/2017
- 3.3 Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0061/2017
- 4 Beratung zu aktuellen Themen
- 4.1 Verkehrsberuhigung Wasserstraße (Information der Verwaltung)
- 5 Verschiedenes

Nicht öffentlicher Teil

- 6 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 7 Beratung zu aktuellen Themen -keine-
- 8 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

- 9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Ich bitte um Ihre Teilnahme.

Im Verhinderungsfall bitte ich um die Teilnahme der gewählten Vertreter bzw. um eine Information an die Geschäftsführung des Ausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

gez. i. A. Gaby Ely
Hendrik Lastovka
Vorsitz

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift der 03. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 02.11.2017
Beginn: 15:00 Uhr
Ende: 16:35 Uhr
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r

Herr Thomas Haack

Herr Thomas Lewing

Mitglieder

Herr André Meißner

Herr Jürgen Suhr

Herr Peter van Slooten

Vertreter

Herr Christian Delfs

Herr Mathias Miseler

Herr Thomas Schulz

Vertretung für Herrn Jan Gottschling

Vertretung für Herrn Prof. Dr. Rupert Eilsberger

Vertretung für Herrn Stefan Nachtwey

Protokollführer

Frau Constanze Schütt

von der Verwaltung

Frau Heike Benz

Herr Stephan Bogusch

Frau Beate Löffler

Herr Ekkehard Wohlgemuth

Gäste

Herr Peter Mühle

Herr Olaf Wermke

Tagesordnung:

- 1** Bestätigung der Tagesordnung
- 2** Bestätigung der Niederschrift -entfällt-
- 3** Beratung zu aktuellen Themen
- 3.1** Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt
Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0098/2017
- 3.2** Rodelberg im Stadtwald (Kostenübersicht)
- 4** Beratung zu Beschlussvorlagen
- 4.1** Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss (Eine Variante zum Vergleich mit privaten Stellplätzen.)
Vorlage: B 0061/2017
- 5** Verschiedenes
- 9** Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Einleitung:

Von 9 Mitgliedern des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung sind 9 Mitglieder anwesend, womit die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Die Sitzung wird durch den Ausschussvorsitzenden geleitet. Es erfolgt eine Tonträgeraufzeichnung.

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen/Ergänzungen zur Kenntnis genommen

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 2 Bestätigung der Niederschrift -entfällt-

Der Tagesordnungspunkt entfällt.

zu 3 Beratung zu aktuellen Themen

zu 3.1 Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion Vorlage: AN 0098/2017

Die durch den Rundgang gefundenen Möglichkeiten für weitere Sitzgelegenheiten in der Altstadt sollen nun von der Verwaltung geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt im Ausschuss vorgestellt werden.

Da kein weiterer Redebedarf zu dem Antrag besteht, schließt Herr Lastovka den Tagesordnungspunkt.

zu 3.2 Rodelberg im Stadtwald (Kostenübersicht)

Herr Bogusch erklärt, dass sich der Rodelberg in einem baulich sehr schlechten Zustand befindet. In der Kostenschätzung wird davon ausgegangen, dass der Rodelberg 1:1 erneuert wird. Diese Kosten belaufen sich auf 55.000 €. Geprüft wurde jetzt noch eine Variante, bei der die Verkehrssicherheit des Rodelberges gegeben ist, aber bei der die Optik der Anlage zweitrangig ist. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 10.000 €. In den Kosten enthalten sind der Abriss der Treppenanlage, die Rodungsarbeiten und die Erneuerung des vorhandenen Geländers.

Herr Lastovka erkundigt sich, wann die Maßnahme umgesetzt werden könnte, sollte sich die Bürgerschaft für das Vorhaben aussprechen.

Herr Bogusch antwortet, dass die Gelder zur Verfügung stehen und die Maßnahme sofort umgesetzt werden könnte.

Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, dass die kostengünstigere Variante zum Erhalt des Rodelberges umgesetzt werden soll.

zu 4 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 4.1 Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss (Eine Variante zum Vergleich mit privaten Stellplätzen.) Vorlage: B 0061/2017

Herr Wohlgemuth führt aus, dass in der Vorlage ein zentraler Parkierungsstandort vorgesehen ist. Verhandlungen haben ergeben, dass das Land durchaus bereit ist, das Gebäude in der Böttcherstraße, wo später eine Tiefgarage entstehen soll, an die Stadt zu verkaufen. Mit Hilfe einer Präsentation stellt Herr Wohlgemuth die Varianten vor, die durch die Verwaltung geprüft wurden.

Herr Wohlgemuth weist weiterhin auf die Leitlinien hin, welche mit dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan beschlossen worden sind.

Eine von der Verwaltung entwickelte Variante sieht wie von einigen Ausschusmitgliedern gefordert, das Parken im inneren des Quartiers vor. Hier sollen die Parkplätze durch eine innenliegende Anliegerstraße erreicht werden.

Nach Vorstellung dieser Variante in mehreren Gremien war der Tenor, den Verkehr besser außerhalb des Quartieres zu belassen. Daraufhin wurde nach weiteren Möglichkeiten gesucht.

In der jetzigen Vorlage ist geplant, die Grundstücke nur fußläufig über einen Stichweg erreichbar zu machen. Bei Anordnung der Parkplätze auf den Grundstücken müsste der Stichweg zu einer Anliegerstraße ausgebaut werden. Für die Geschosswohnungsbauten müsste eine Sonderlösung gefunden werden. Weiterhin müsste das städtebauliche Konzept überarbeitet werden.

Die Überlegung, die Parkflächen in die Gebäude zu integrieren würde bedeuten, dass bei den meisten Häusern die gesamte Erdgeschosszone verloren gehen würde. Die Verwaltung plädiert dafür, an den Verhandlungen mit dem Land das Polizeigebäude betreffend dranzubleiben. Eine Zwischenlösung, bis das Gebäude tatsächlich leergezogen ist und das Grundstück genutzt werden kann, könnte sein, einen Teil der Grundstücke des Quartiers 33 erst später zu vermarkten und diese Flächen für das Abstellen von PKWs zu nutzen.

Herr Lastovka fragt, wer die Kosten für das Parkhaus tragen soll.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass durchaus die Möglichkeit besteht, einen Investor zu finden, der eine Tiefgarage mit etwa 40 Stellplätzen und eine überirdische Bebauung des Grundstückes realisieren kann.

Herr Haack ist der Meinung, dass eine 3 m breite Straße ausreicht, wenn es ein Privatweg wird.

Es ist nicht abzusehen, wann das Gebäude in der Böttcherstraße zur Verfügung steht. Außerdem bezweifelt Herr Haack, dass eine Tiefgarage wirtschaftlich betrieben werden könnte. Auch von dem Vorschlag, einige Grundstücke freizuhalten, hält Herr Haack nichts. Er spricht sich für eine schnelle Bebauung des Quartiers aus. Die Fraktion BfS wird an dem Vorschlag festhalten, eine Privatstraße einzurichten und pro Grundstück einen Parkplatz vorzusehen. Herr Suhr fragt, wie viele Parkplätze in der Variante mit der Anliegerstraße entstehen würden und wie viele Parkflächen dann noch fehlen würden, denn in der Konsequenz würde die Tiefgarage ja nicht entstehen.

Außerdem weist Herr Suhr auf den im Altstadtkonzept festgelegten Biotopflächenfaktor hin und fragt, ob der Verstoß gegen diesen Faktor Konsequenzen hätte.

Weiterhin möchte Herr Suhr wissen, ob es auf Grund der Sanierungssatzung Bestimmungen gibt, die beachtet werden müssen.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass der Biotopflächenfaktor ein Sanierungsziel ist, welcher im „Managementplan Altstadt“ festgeschrieben ist. Wenn die Bürgerschaft in dieser Hinsicht Änderungen in Form eines B-Planes beschließt, beschließt sie gleichzeitig eine Änderung

der Sanierungsziele. Bei einer Fortschreibung des Managementplans müsste dieser angepasst werden.

Frau Löffler führt aus, dass es ein Defizit von 15 Stellplätzen geben würde. In einer Tiefgarage auf dem vorgesehenen Areal könnten 40 Stellplätze entstehen, mehr als für das Quartier benötigt würden.

Herr van Slooten gibt zu bedenken, dass noch nicht abzusehen ist, wie viele und welche Art von Interessenten es für das Quartier geben wird. Er bezweifelt auch, dass die Parkhäuser defizitär sind und bezuschusst werden müssen. Weiter schlägt Herr van Slooten vor, im Interessenbekundungsverfahren für das Quartier den Wunsch nach einem Stellplatz abzufragen.

Auf den Einwand von Herrn Haack antwortet Herr van Slooten, dass wenn einer der 17 Eigentümer einen Parkplatz errichten möchte, die anderen die Kosten für die zu errichtende Straße mittragen müssen.

Herr Haack weist darauf hin, dass er bei dem Hinweis auf die defizitären Parkhäuser die Erbauung meint und nicht deren Betreibung.

Herrn Suhr interessieren die Kosten, die für die Erschließung der Straße entstehen würden, wenn die Parkplätze auf den Grundstücken vorgesehen werden.

Herr Suhr hält die Vorlage von der Verwaltung für sinnvoll. Außerdem geht Herr Suhr von einem Zeitverlust aus, sollte die Verwaltung die Vorlage entsprechend anpassen müssen.

Herr Wohlgemuth erklärt, dass viele Bauherren bei Neubauvorhaben danach fragen, ob die Errichtung einer Tiefgarage möglich und zulässig ist.

Herr Meißner bittet um die Präsentation für die Unterlagen. Herr Wohlgemuth sichert diese zu.

Herr Lastovka stellt den Antrag, die Vorlage zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltung

Die Vorlage wird schnellstmöglich erneut beraten.

Es gibt keinen weiteren Redebedarf. Somit entfallen die übrigen Tagesordnungspunkte und Herr Lastovka schließt die Sitzung.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift der 11. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 23.11.2017
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 18:15 Uhr
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r

Herr Thomas Haack

Herr Thomas Lewing ab 17:01 Uhr

Mitglieder

Herr Prof. Dr. Rupert Eilsberger

Herr Jan Gottschling

Herr André Meißner bis 18:10 Uhr

Herr Stefan Nachtwey

Herr Jürgen Suhr

Herr Peter van Slooten bis 17:30 Uhr

Protokollführer

Frau Gaby Ely

von der Verwaltung

Herr Stephan Bogusch

Frau Kirstin Gessert

Herr Ralf Kähling

Frau Swanhild Kluge

Frau Beate Löffler

Herr Henning Steinbach

Herr Wolfgang Sund

Frau Antje Wunderlich

Gäste

Herr Peter Mühle

Tagesordnung:

- 1** Bestätigung der Tagesordnung

- 2** Bestätigung der Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017
Bestätigung der Niederschrift der 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 05.10.2017

- 3** Beratung zu Beschlussvorlagen
 - 3.1** Lärmaktionsplan, 2. Stufe
Vorlage: B 0060/2017

 - 3.2** Bebauungsplan Nr. 61 der Hansestadt Stralsund -Östlich der Smiterlowstraße- Abwägungs- und Satzungsbeschluss
Vorlage: B 0062/2017

 - 3.3** Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee“ der Hansestadt Stralsund, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0066/2017

- 4** Beratung zu aktuellen Themen
 - 4.1** Bahnhofsumfeld

 - 4.2** Gestaltung nördliche Hafensinsel

 - 4.3** Auslastung der Parkhäuser und dadurch entstehende Rückstaus

 - 4.4** Bürgeranfrage: Sanierung des Weges entlang des Tierparks vom Eingang nach Knieper West

- 5** Verschiedenes

- 9** Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Einleitung:

Von 9 Mitgliedern des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung sind zu Beginn der Sitzung 8 Mitglieder anwesend, womit die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Die Sitzung wird durch den Ausschussvorsitzenden geleitet. Es erfolgt eine Tonträgeraufzeichnung.

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen / Ergänzungen zur Kenntnis genommen.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltungen

zu 2 Bestätigung der Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 Bestätigung der Niederschrift der 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 05.10.2017

Die Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 wird ohne Änderungen / Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 2 Stimmenthaltungen

Die Niederschrift der 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 05.10.2017 wird ohne Änderungen / Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 2 Stimmenthaltungen

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Lärmaktionsplan, 2. Stufe Vorlage: B 0060/2017

Herr Bogusch erklärt, dass die Stadt nach Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet ist, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Weiter teilt Herr Bogusch mit, dass die öffentliche Auslegung des Plans erfolgt ist, sich aus den Eingaben jedoch keine Änderungen ergeben haben. Es müssen Maßnahmen zur Lärmreduzierung für Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von rund 8000 Autos am Tag erarbeitet werden. Stralsund hat sich entschieden, alle Hauptverkehrsstraßen mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Herr Bogusch betont, dass es sich lediglich um ein Strategiepapier handelt und die Maßnahmen daraus nicht einklagbar sind. Allerdings müssen bei Maßnahmen, welche die Stadt umsetzen möchte, die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes berücksichtigt werden. Auch bei der Beantragung einer Förderung für ein Vorhaben spielt der Lärmaktionsplan eine Rolle.

Herr Suhr beantragt, die Vorlage zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Außerdem erkundigt sich Herr Suhr nach der Bindungswirkung des Lärmaktionsplanes. Dazu erklärt Herr Bogusch, dass, wenn es sich beispielsweise um eine konkrete Ausbauplanung für eine bestimmte Straße handelt, auf den Lärmaktionsplan zurückgegriffen wird und die Empfehlungen aus dem Papier in die Planung mit einfließen.

Herr Lastovka stellt den Antrag von Herrn Suhr zur Abstimmung.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

Die Vorlage wird zum nächstmöglichen Termin erneut auf die Tagesordnung gesetzt.

zu 3.2 Bebauungsplan Nr. 61 der Hansestadt Stralsund -Östlich der Smiterlowstraße- Abwägungs- und Satzungsbeschluss
Vorlage: B 0062/2017

Frau Gessert erläutert, dass das Bebauungsplanverfahren bereits 2010 eingeleitet wurde. Es handelt sich um ein Planverfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch. Im Januar 2017 erfolgte die öffentliche Auslegung des Planentwurfs. In der Smiterlowstraße sollen drei zwei bis dreigeschossige Gebäude entstehen. So können ca. 25 Wohnungen geschaffen werden. Auf dem Grundstück soll außerdem eine Tiefgarage mit 75 Stellplätzen entstehen. Da vor Umsetzung des Projektes eine Altlastensanierung auf dem Grundstück erfolgen muss, ist der Baubeginn noch ungewiss.

Herr Suhr erkundigt sich, ob für die Altlastensanierung von Seiten der Stadt Gelder in den Haushalt eingeplant wurden. Außerdem interessiert Herrn Suhr, wann die Baumpflanzungen in der Smiterlowstraße als Teil der Ausgleichsmaßnahme vorgenommen werden können. Die Sanierung der Smiterlowstraße soll 2023 beginnen.

Frau Kluge erklärt, dass die Altlastensanierung nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist. Eine Kostenschätzung des StALU beläuft sich auf mindestens 200.000 €. Solange kein Sanierungskonzept vorliegt, sind die Kosten nicht abschätzbar.

Herr Gottschling möchte wissen, ob die Kosten für die Sanierung vom Käufer des Grundstücks getragen werden. Frau Kluge erklärt, dass diese Problematik noch nicht abschließend geklärt ist.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen. Der Vorsitzende stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0062/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 3.3 Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee“ der Hansestadt Stralsund, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0066/2017

Frau Gessert erläutert die Vorlage ausführlich.

Der Bebauungsplan 65 knüpft an die bisherigen städtebaulichen Konzepte, die der Planung zu Grunde liegen, an und setzt ebenfalls das um, was auch im B-Plan 64 enthalten ist. Es soll ein architektonisch und städtebaulich hochwertiger Standort entstehen. Für beide B-Pläne wurde ein Gestaltungshandbuch entwickelt. Außerdem enthält der B-Plan eine Vielzahl von örtlichen Bauvorschriften, die der Qualitätssicherung dienen. Anfang nächsten Jahres soll die öffentliche Auslegung erfolgen. Vorgesehen sind 29 Einfamilienhäuser und 5 Stadtvillen mit bis zu 90 Wohneinheiten.

Herr Suhr gibt zu Protokoll, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die gleichen Bedenken hat, wie beim B-Plan 64.

Herr Prof. Dr. Eilsberger erfragt die Größe des zu bebauenden Grundstücks. Frau Wunderlich antwortet, dass es sich bei den reinen Wohnbauflächen um 3,35 ha handelt.

Frau Wunderlich ergänzt, dass Gemeinschaftsstellplätze für die Bewohner der Stadtvillen vorgesehen sind. Die Eigenheimbesitzer haben die Möglichkeit, auf ihren Grundstücken zu parken, außerdem sollen 18 öffentliche Besucherstellplätze geschaffen werden. Hinzu kom-

men 6 Stellplätze entlang der Planstraße, die der Verkehrsberuhigung dienen sollen. Auf die Bedenken von Herrn Prof. Eilsberger erwidert Frau Wunderlich, dass nicht damit zu rechnen ist, dass in jedem Einfamilienhaus zwei Wohneinheiten entstehen.

Herr Suhr erkundigt sich, ob in dem Wohngebiet Ferienwohnungen möglich sind. Frau Wunderlich verneint dies.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0066/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 2 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Bahnhofsumfeld

Die von Herrn Bogusch zu diesem Thema gezeigte Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Bestandteile der Betrachtung sind u. a. Fahrradparkhäuser, Richtungsknoten und die dafür notwendigen Maßnahmen. Außerdem wurden die Verkehrsführung und die mögliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes betrachtet. Es wurden bereits Untersuchungen zu den Themen Fahrradparkhaus und Richtungshaltstellen durchgeführt. Aus jetziger Sicht ist es notwendig, ein Gesamtkonzept zu erarbeiten. Es wurde bereits geprüft, ob zur besseren Verkehrsführung Kreisverkehre errichtet werden können. Dies ist in der Bahnhofstraße relativ problemlos möglich. Im Bereich Jungfernstieg/Bartherstraße ist ein Kreisverkehr nur mit Nutzung städtischer Flächen nicht möglich. Die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes wurde an ein Planungsbüro in Auftrag gegeben. Den Entwurf der Firma Planorama stellt Herr Bogusch kurz vor. Im Bereich Jungfernstieg schlägt die Firma eher eine Verkehrsberuhigung vor und keinen Kreisverkehr. Eine Idee ist auch, den vorhandenen Tunnel im Bahnhof zu verlängern und nach Westen durchzubinden. In einem ersten Gespräch wurde eine Entbehrlichkeitsprüfung von Seiten der Bahn erwirkt. Diese soll prüfen, welche Flächen im Bereich der Alten Rostocker Straße noch benötigt werden. Da die gewonnenen Flächen als Abstellmöglichkeiten dienen könnten, würde vor dem Bahnhof eine Freifläche entstehen, die entsprechend genutzt werden könnte.

Viele Ideen aus dem Entwurf werden hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Leistungsfähigkeit noch untersucht.

Herr Bogusch betont, dass es sich lediglich um eine erste Information an den Ausschuss handelt.

Herr Lastovka sieht die Schaffung einer Freifläche vor dem Bahnhof problematisch.

Herr Prof. Dr. Eilsberger fragt, ob auf Grund der neuen Überlegungen die Verlagerung des Busbahnhofes zum Bahnhof erst einmal verschoben ist.

Herr Bogusch antwortet, dass erst ein Gesamtkonzept erarbeitet werden soll, um zu vermeiden, sich Möglichkeiten zu verbauen. Damit die Schützenbastion bebaut werden kann, soll für die Verlagerung des Busbahnhofes eine Zwischenlösung gefunden werden. Herr Bogusch betont, dass die Umsetzung eines solchen Konzeptes nur abschnittsweise erfolgen und möglicherweise Jahre dauern kann.

Herr Suhr geht davon aus, dass die Nutzung der Freifläche von den vorhandenen Angeboten abhängt.

Herr Meißner gibt zu bedenken, dass die Nutzung einer Freifläche gegen die geänderte Verkehrsführung abgewogen werden muss. Auf Nachfrage weist Herr Bogusch darauf hin, dass es neben den zwei Varianten mit dem Kreisverkehr auch eine Variante mit einer Kreuzungslösung gibt.

Herr Lastovka macht deutlich, dass er Bedenken hat, durch wen der Bahnhofsvorplatz vor allem nachts und in den Abendstunden genutzt wird, ihn stören nicht die gastronomischen Angebote tagsüber.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen. Das Thema wird zu gegebener Zeit wieder auf die Tagesordnung gesetzt.

zu 4.2 Gestaltung nördliche Hafensinsel

Frau Löffler erläutert das Vorhaben anhand einer Präsentation, die dem Protokoll beigefügt wird.

Es handelt sich um ein Konzept, das 2006 von der Firma WES Landschaftsarchitektur erarbeitet wurde. Dieses Konzept wurde jetzt fortgeschrieben. Frau Löffler berichtet, dass bereits Oberflächen neugestaltet, Laufstreifen geschaffen, Bänke eingeordnet und Papierkörbe aufgestellt wurden. Es geht darum, den maritimen Charakter der Hafensinsel zu erhalten. Das historische Granitpflaster soll wieder hergestellt werden. Ausnahmen bilden die Ballastkiste und die steinerne Fischbrücke. Zusätzlich zu dem bereits vorhandenen Laufstreifen soll noch ein weiterer entstehen. Dieser gilt auch als Grenze für Sondernutzungen. Auf den vorhandenen Schienen sollen verschiebbare Elemente aufgebracht werden, die zum Sitzen genutzt werden sollen. Außerdem sollen auch beispielbare Elemente geschaffen werden. Zwischen Lotsenhaus und Fischbrücke soll eine Wassertreppe entstehen.

Zum Lichtkonzept führt Frau Löffler aus, dass der Lichtmast im nördlichen Bereich erhalten bleiben soll und dass dieser momentan neu ausgestattet wird. Im südlichen Bereich soll ein neuer, moderner Gittermast entstehen.

Die Hafensinsel soll weitgehend autofrei bleiben. Auch die Reisebusse sollen auf der Hafensinsel zukünftig nicht mehr parken. Ausnahme bildet der Lieferverkehr.

Das Konzept wurde bereits in einer Anliegerversammlung auf der Hafensinsel vorgestellt. Im Gestaltungsbeirat wird das Konzept ebenfalls vorgestellt.

Anschließend werden Anregungen in das Konzept mit aufgenommen, bevor die öffentliche Ausschreibung erfolgt. Daraufhin folgt dann die Vorbereitung und Durchführung des VGV-Verfahrens. Ab 2019/2020 sollen dann einzelne Bauabschnitte umgesetzt werden. Vor der Gestaltung der Freiflächen soll das Quartier 65 entwickelt werden.

Auf Nachfrage erklärt Frau Löffler, dass es sich beim VGV-Verfahren um ein europaweites Ausschreibungsverfahren handelt.

Herr Lastovka fragt, ob der Bereich Anker Werkstatt auch in Zukunft, so wie bereits jetzt, gastronomisch genutzt werden soll. Frau Löffler erklärt, dass es erstmal keine anderen Absichten gibt.

Auf die Frage von Herrn Lewing, ob in dem Konzept Landanschlüsse für Schiffe vorgesehen sind, antwortet Frau Löffler, dass diese im Konzept berücksichtigt sind und in ausreichender Stückzahl entstehen sollen.

Herr Mühle bittet zu berücksichtigen, dass zukünftig auf den Laufflächen keine Bänke mehr platziert werden.

Herr Bogusch erklärt, dass es Überlegungen gibt, einen zweiten Laufstreifen zu integrieren, den dann die Fahrradfahrer nutzen können, ohne durch die Flächen für die Sondernutzung fahren zu müssen.

Auf den Einwand von Herrn Prof. Dr. Eilsberger antwortet Herr Lastovka, dass die Gestaltung der Flächen erst nach der Bebauung des Quartiers 65 erfolgen soll und auch die Flächen für die jährlichen Veranstaltungen erhalten bleiben.

Herr Bogusch ergänzt, dass einige Teilflächen sanierungsbedürftig sind.

Auf Nachfrage von Herrn Lewing bestätigt Frau Löffler, dass das vorhandene Gleis auch weiterhin für Veranstaltungen (Dampfloktage) genutzt werden kann.

Auf die Fragen von Herrn Suhr antwortet Frau Löffler dass es keine Parkmöglichkeiten mehr auf der Hafensinsel geben wird. Die Reisebusse sollen zukünftig auf der Altstadtinsel halten. Herr Bogusch ergänzt, dass die Straße Am Fischmarkt als Ein- und Ausstiegspunkt für die Busse genutzt werden soll.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen.

Der Ausschussvorsitzende schließt den Tagesordnungspunkt.

zu 4.3 Auslastung der Parkhäuser und dadurch entstehende Rückstaus

Herr Bogusch teilt mit, dass zum Stichtag 12.10.2017, die Parkhäuser am Meeresmuseum, am Ozeaneum und das Parkhaus am Hafen an 47 Tagen, 42 Tagen bzw. 48 Tagen im Jahr voll belegt waren und es auf Grund dessen zu den Rückstaus gekommen ist. Er erklärt außerdem, dass die Entwicklung in den nächsten Jahren nicht einschätzbar ist. Der Oberbürgermeister hat dem Amt für Planung und Bau den Auftrag erteilt, nach Lösungen zu suchen.

Herr Mühle macht den Vorschlag, schon im Parkleitsystem darauf hinzuweisen, dass das Parkhaus am Hafen voll belegt ist und zur Schwarzen Kuppe weiterzuleiten.

Herr Bogusch erklärt, dass im Parkleitsystem bereits angezeigt wird, wie viele Plätze im jeweiligen Parkhaus noch zur Verfügung stehen. Es erfolgt ebenfalls eine Weiterleitung zum P+R-Parkplatz.

Herr Suhr fragt, ob es grundsätzlich Überlegungen in der Verwaltung gibt, weitere Parkhäuser in der Peripherie der Altstadt zu schaffen. Herr Bogusch nennt das Vorhaben auf der Schützenbastion, welches allerdings als Ersatz für die Parkflächen auf dem Neuen Markt dienen soll.

Herr Lastovka weist auf die beiden Parkmöglichkeiten am Gasthaus Zur Fähre hin, diese hält er für gefährlich, da Fußgänger auch bei langsamer Geschwindigkeit nicht zu sehen sind.

Herr Bogusch nimmt den Hinweis entgegen.

Herr Lastovka schließt den Tagesordnungspunkt.

zu 4.4 Bürgeranfrage: Sanierung des Weges entlang des Tierparks vom Eingang nach Knieper West

Herr Bogusch teilt mit, dass der Weg eine neue Asphaltdecke erhalten soll. Die Maßnahme ist für das Frühjahr 2018 vorgesehen. Herr Bogusch wird den Präsidenten der Bürgerschaft über das Vorhaben in Kenntnis setzen.

zu 5 Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder haben keinen Redebedarf.

**zu 9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen
aus dem nichtöffentlichen Teil**

Der Ausschussvorsitzende stellt die Öffentlichkeit wieder her und gibt bekannt, dass der Bürgerschaft empfohlen wird, die Vorlage B 0040/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

Titel: Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund

Federführung: Amt 20 Kämmereiamt	Datum: 27.11.2017
Bearbeiter: Steinfurt, Gisela	

Beratungsfolge	Termin	
Bürgerschaft	07.12.2017	
Ausschuss für Finanzen und Vergabe	12.12.2017	
Ausschuss für Bildung, Hochschule, Kultur und Sport	13.12.2017	
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	04.01.2018	
Ausschuss für Familie, Sicherheit und Gleichstellung	10.01.2018	
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Gesellschafteraufgaben	11.01.2018	

Sachverhalt:

Nach § 45 Abs. 1 KV M-V hat die Gemeinde für jedes Haushaltsjahr eine Haushaltssatzung zu erlassen. Gemäß § 45 Abs. 2 KV M-V kann die Haushaltssatzung Festsetzungen für zwei Haushaltsjahre, nach Haushaltsjahren getrennt, enthalten.

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft 2014-VI-06-0128 vom 04.12.2014 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, für die Haushaltsjahre ab 2019/2020 einen Doppelhaushalt zu erstellen.

In der Sitzung der Bürgerschaft am 06.07.2017 ist von Seiten des Oberbürgermeisters mitgeteilt worden, dass die Verwaltung der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund erstmalig einen Doppelhaushalt bereits für die Haushaltsjahre 2018/2019 vorlegen wird.

Der Doppelhaushalt soll der Verwaltung durch das Entfallen des aufwendigen Haushaltsplanaufstellungsverfahrens für das zweite Haushaltsjahr u.a. Zeit verschaffen, die offenen Jahresabschlüsse nach Einführung der Doppik aufzuholen. Die rechtsaufsichtlichen Genehmigungen aktueller und künftiger Haushaltspläne sind abhängig vom Nachweis festgestellter Jahresabschlüsse. Mit einem Doppelhaushalt kann außerdem erreicht werden, dass zu Beginn des 2. Jahres ein beschlossener Haushaltsplan vorliegt und damit eine vorläufige Haushaltsführung vermieden wird. Investitionen können rechtzeitig in Auftrag gegeben und zügig abgearbeitet werden.

Bevor die Bürgerschaft die Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund beschließt, sind die vorliegenden Haushaltsplanentwürfe nach § 36

Abs. 2 KV M-V unter Federführung des Ausschusses für Finanzen und Vergabe in den Ausschüssen der Bürgerschaft zu beraten.

Lösungsvorschlag:

Auf der Grundlage der mittelfristigen Finanzplanung sowie der Orientierungsdaten des Ministeriums für Inneres und Europa M-V für die Haushaltsplanung 2018 vom 13.10.2017 wurden die Entwürfe der Haushaltssatzungen und der Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund erstellt. Der Haushaltsplanentwurf umfasst folgende Bände:

Band I - Vorbericht, Ergebnishaushalt, Finanzhaushalt und Stellenplan,

Band II - Wirtschaftspläne der städtischen Unternehmen,

Band III - Städtebauliche Sondervermögen.

Die Bände I und II werden zur 1. Lesung am 07.12.2017 bereitgestellt. Der Band III wird nachgereicht.

In den darauffolgenden Wochen sollen in den Fraktionen und Ausschüssen der Bürgerschaft intensive und konstruktive Abstimmungen und Diskussionen geführt werden, so dass die Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 am 18.01.2018 durch die Bürgerschaft beschlossen werden können.

Alternativen:

Keine sinnvolle

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

Die Entwürfe der Haushaltssatzungen und der Haushaltspläne 2018/2019 werden in die Ausschüsse der Bürgerschaft verwiesen und unter Federführung des Ausschusses für Finanzen und Vergabe beraten.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Die Erträge/Einzahlungen und Aufwendungen/Auszahlungen werden in den Haushaltssatzungen und Haushaltsplänen 2018/2019 festgesetzt.

-

Termine/ Zuständigkeiten:

Sofort/ Kämmereiamt

Anlage 1 Band I

Anlage 2 Band II

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

TOP Ö 3.1

Hansestadt Stralsund
Der Oberbürgermeister
Büro des Präsidenten der
Bürgerschaft/Gremiendienst

Beschluss der Bürgerschaft

Zu TOP : 12.1

Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund

Vorlage: B 0073/2017

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

Die Entwürfe der Haushaltssatzungen und der Haushaltspläne 2018/2019 werden in die Ausschüsse der Bürgerschaft verwiesen und unter Federführung des Ausschusses für Finanzen und Vergabe beraten.

Beschluss-Nr.: 2017-VI-09-0721

Datum: 07.12.2017

Im Auftrag

Kuhn

TOP Ö 3.1

Auszug aus der Niederschrift über die 09. Sitzung der Bürgerschaft am 07.12.2017

Zu TOP : 12.1

Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund

Vorlage: B 0073/2017

Herr Meier dankt der Verwaltung, dass der Doppelhaushalt 2018/2019 zur ersten Lesung vorliegt. Er bittet der Verweisung in die Ausschüsse zuzustimmen.

Herr Paul lässt über die Verweisung der Vorlage B 0073/2017 in die Ausschüsse zur Beratung wie folgt abstimmen:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

Die Entwürfe der Haushaltssatzungen und der Haushaltspläne 2018/2019 werden in die Ausschüsse der Bürgerschaft verwiesen und unter Federführung des Ausschusses für Finanzen und Vergabe beraten.

Abstimmung: Mehrheitlich beschlossen

Beschluss-Nr.: 2017-VI-09-0721

für die Richtigkeit der Angaben: gez. Kuhn

Stralsund, 15.12.2017

TOP Ö 3.1

Auszug aus der Niederschrift über die 17. Sitzung des Ausschusses für Finanzen und Vergabe am 12.12.2017

Zu TOP : 3.1

Haushaltssatzungen und Haushaltspläne 2018/2019 der Hansestadt Stralsund

Vorlage: B 0073/2017

Herr Meier schlägt vor, die einzelnen Teilhaushalte auf die Mitglieder aufzuteilen. Eine abschließende Beratung sollte dann in der Sitzung im Januar erfolgen.

Herr Kinder erfragt, ob es zukünftig immer einen Doppelhaushalt geben wird, da der Grund der Aufarbeitung der fehlenden Jahresabschlüsse irgendwann entfällt. Weiter fragt er nach möglichen Nachteilen für diese Vorgehensweise.

Dazu informiert Frau Steinfurt, dass es zukünftig weiter sinnvoll wäre, dieses Verfahren beizubehalten. Es setzt auf breiter Ebene Kapazitäten frei. Wie der Ausgang des ersten Doppelhaushaltes ist, lässt sich nicht vorhersagen. Bei unvorhergesehenen Dingen müsste ein Nachtragshaushalt erarbeitet und beschlossen werden.

Herr Meier ergänzt, dass jedes Jahr zum Jahresende für die Verwaltung und auch für die Mandatsträger der große Aufwand um den Haushalt entsteht. Dieses würde im zweiten Jahr entfallen. Weiter hätten die Mandatsträger in zwei Jahren mehr Zeit, sich intensiver mit dem sehr umfangreichen Haushalt auseinander zu setzen.

Für das künftige Haushaltsjahr 2019 hat die Bürgerschaft jetzt auch die Möglichkeit genauer hinzuschauen und im Zweifel gegenzusteuern.

Frau Steinfurt ergänzt, dass die Bürgerschaft im Jahr 2014 den Beschluss gefasst hat, ab dem Haushaltsjahr 2019/2020 einen Doppelhaushalt aufzustellen. Dieser Beschluss wird nun vorzeitig umgesetzt. Weiter macht sie deutlich, dass viele andere Städte im Land und auch das Land Mecklenburg-Vorpommern einen Doppelhaushalt aufgestellt und beschlossen haben.

Abschließend weist sie darauf hin, dass für das 2. Haushaltsjahr die vorläufige Haushaltsführung entfallen würde.

Herr R. Kuhn informiert, dass am 11.12.2017 der Landkreis Vorpommern-Rügen seinen Haushaltsplan verabschiedet hat. Da die Höhe der Kreisumlage gesenkt wurde, möchte er wissen, ob sich dies positiv auf die Kreisumlage der Hansestadt Stralsund auswirkt.

Frau Steinfurt erläutert, dass die Kreisumlage nicht weniger werden muss, wenn der Umlagesatz gesenkt wird. Die Basis der Berechnungen sind die Umlagegrundlagen. Durch eine gehobene Steuerkraft erhöht sich die Steuerkraftmesszahl. Weiter verändert sich mit dem Entwurf des neuen Finanzausgleichsgesetzes die Berechnung der Umlagegrundlagen. Daraus entstehen höhere Schlüsselzuweisungen und eine Erhöhung der Umlagegrundlagen. Dies bedeutet eine Erhöhung der Kreisumlage in den nächsten Jahren um 1 Mio. von 2017 zu 2018 und um 2,4 Mio. zu 2019.

Auf die Nachfrage von Herrn Kinder erläutert Frau Steinfurt, dass die Nachteile in unvorhersehbaren Dingen wie Naturkatastrophen oder nicht planbaren Dingen liegen könnten. Durch festgesetzte Wertgrenzen ist vorgeschrieben, ob ein Nachtrag zu erarbeiten ist.

Herr van Slooten merkt an, dass ein Doppelhaushalt innerhalb einer Legislaturperiode liegen sollte.

Weiter verdeutlicht er, dass durch die Bürgerschaft jederzeit eingegriffen werden kann, sobald sich eine Handlungsnotwendigkeit ergibt.

Die Mitglieder einigen sich auf die nachstehende Aufteilung:

Teilhaushalt 01 Verwaltungssteuerung	-	Herr Meier
Teilhaushalt 02 Hauptamt	-	Herr Meier
Teilhaushalt 03 IT-Abteilung	-	Herr Quintana Schmidt
Teilhaushalt 06 Wirtschaftsförderung	-	Herr Schlimper
Teilhaushalt 07 Soziale Hilfen	-	Herr van Slooten
Teilhaushalt 08 Kinder- und Jugendförderung	-	Herr Hölbing
Teilhaushalt 09 Kulturelle Einrichtungen	-	Herr Hölbing
Teilhaushalt 10 Schulverwaltung und Sport	-	Herr Kuhn
Teilhaushalt 11 Liegenschaften	-	Herr Pieper
Teilhaushalt 12 Kämmereiamt	-	Herr Pieper
Teilhaushalt 13 Ordnungsamt	-	Herr Quintana Schmidt
Teilhaushalt 14 Planung, Denkmalpflege und Bauaufsicht	-	Herr Kinder
Teilhaushalt 15 Straßen- und Stadtgrün	-	Herr Quintana Schmidt
Teilhaushalt 16 Zentrales Gebäudemanagement	-	Frau Lewing
Teilhaushalt 90 Zentrale Finanzdienstleistungen	-	Herr Schlimper
Stellenplan	-	Herr Meier

Frau Steinfurt bittet um rechtzeitige Zuarbeit von Fragen an das Kämmereiamt. Von da erfolgt die Verteilung innerhalb der Verwaltung.

Die Mitglieder einigen sich einstimmig auf die Vertagung der Vorlage bis zur nächsten Sitzung am 09.01.2018.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Constanze Schütt

Stralsund, 14.12.2017

Titel: Lärmaktionsplan, 2. Stufe

Federführung:	60.6 Abt. Straßen und Stadtgrün	Datum:	04.09.2017
Bearbeiter:	Bogusch, Stephan Wohlgemuth, Ekkehard		

Beratungsfolge	Termin	
-----------------------	---------------	--

Sachverhalt:

Mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie, dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und der Novellierung des § 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) liegen verbindliche Rechtsgrundlagen für die Lärminderungsplanung vor.

Auf Grundlage dieser waren bis 2012 durch betroffene Gemeinden für Bundesfern-, Landes- oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (HVStr) mit > 6 Mio. Kfz/Jahr = 16.400 Kfz/Tag (1. Stufe) Lärmaktionspläne aufzustellen. Die Hansestadt Stralsund war hierbei nicht betroffen. In einer 2. Stufe waren bis Ende 2013 Lärmaktionspläne für diese HVStr mit > 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag aufzustellen. Die Hansestadt Stralsund ist mit 2. Stufe betroffene Gemeinde und in der Pflicht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen und zu beschließen.

Als freiwillige Leistung nahm die Hansestadt Stralsund zusätzlich zu den nach Umgebungslärmrichtlinie definierten Hauptverkehrsstraßen örtliche Hauptverkehrsstraßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen in die Untersuchung auf.

Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, auf dessen Grundlage Maßnahmen durchgeführt werden können. Er entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie in Planungsverfahren, etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans, und bei behördlichen Entscheidungen die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaft usw. zu berücksichtigen hat. Der Aktionsplan ist alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde im Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung im Oktober 2016 vorgestellt. Im November 2016 fand die Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslage statt. Hinweise und die Stellungnahmen hierzu sind tabellarisch zusammengefasst (Anlage 2). Es ergaben sich keine weiteren aufzunehmenden Maßnahmen zu dem im ausgelegten Entwurf.

Lösungsvorschlag:

Aus den Handlungsschwerpunkten werden zusammenfassend folgende Lärminderungsmaßnahmen abgeleitet:

- Prüfung der Möglichkeiten von Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T 30 nachts)
- Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs
- Umgestaltung von Kreuzungen mit dem Ziel, die Lärmquelle von der Bebauung abzurücken und das Beschleunigungsrauschen zu reduzieren
- Querschnittsanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung.

Die detaillierten Lärminderungsmaßnahmen sind in der Anlage 1 (S. 18, Abb. 7) grafisch in einem Übersichtsplan dargestellt worden. Die Einzelmaßnahmen sind in Maßnahmenblättern ortsbezogen zusammengefasst und in ihrer Wirkung beschrieben (Anlage 1, Beschreibung der Maßnahmen S. 20-32).

Weiterhin werden als vorbeugender Schutz vor Lärm "ruhige Gebiete" festgelegt. (Anlage 1, Kapitel 3.2, Abb. 4). Diese Gebiete sollen keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt bzw. vor diesem geschützt werden.

Alternativen:

Es sind keine Alternativen vorhanden. Die Erstellung eines Lärmaktionsplanes wird gesetzlich gefordert.

Beschlussvorschlag:

1. Der Lärmaktionsplan Stralsund wird Handlungsgrundlage zur Lärminderungsplanung in der Hansestadt Stralsund.
2. Bei allen relevanten städtischen Planungen (z. B. Straßenausbau, Aufstellung von Bauleitplänen etc.) sind die Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes in die Abwägung mit einzubeziehen.

Finanzierung:

Die Kosten der Maßnahmen sind dem Kapitel 5.2 (Anlage 1) zu entnehmen. Hierbei handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung. Die Höhe der Kosten ergibt sich aus Infrastrukturmaßnahmen, wie Straßenumbau. Die Abstimmung zur Berücksichtigung dieser Maßnahmen im Haushalt erfolgt während der Finanzplanung der jeweiligen Haushaltjahre in Abhängigkeit von Prioritäten zur Durchführung anderer städtischer Projekte und im Zusammenhang mit Überprüfung einer finanziellen Förderung.

Gesamtkosten: ca. 12. Mio.	
Finanzierung: in Abhängigkeit der Priorität mit anderen Maßnahme der HST	
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan	Produkt/Konto
Über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME

Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:

Haushaltsjahr:

Haushaltsjahr:

Haushaltsjahr:

Bemerkungen:

Termine/ Zuständigkeiten:

Termin zur Vorlage des Lärmaktionsplanes gem. Vorgabe der EU beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V (LUNG M-V) war bereits der 13.07.2013. Aufgrund der ausführlicheren Untersuchung (kommunale Hauptverkehrsstraßen - keine gesetzliche Forderung) und des Umfangs Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Frist zur Abgabe verlängert. Der Entwurf und Sachstand zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an das LUNG M-V übergeben. Nachzureichen ist der Beschluss.

Zuständigkeit:

Untere Immissionsschutzbehörde der Hansestadt Stralsund (Bauamt, Abteilung Bauaufsicht / Immissionsschutz) unter Mitwirkung der Abteilung Straßen und Stadtgrün, Sachgebiet Straßen und Verkehrslenkung

Anlage 1 - Lärmaktionsplan Stralsund Stufe2

Anlage 2 - Hinweise und Stellungnahme

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

Hansestadt Stralsund

Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II)

Regionalplanung

Umweltplanung

Landschaftsarchitektur

Landschaftsökologie

Wasserbau

Immissionsschutz

Hydrogeologie

Verfasser/
Handlungs-
bevollmächtigter: Dipl.-Phys. Rainer Horenburg



UmweltPlan GmbH Stralsund

info@umweltplan.de
www.umweltplan.de

Sitz Hansestadt Stralsund

Tribseer Damm 2
18437 Stralsund
Tel. +49 38 31/61 08-0
Fax +49 38 31/61 08-49

Niederlassung Güstrow

Speicherstraße 1b
18273 Güstrow
Tel. +49 38 43/46 45-0
Fax +49 38 43/46 45-29

Außenstelle Greifswald

Bahnhofstraße 43
17489 Greifswald
Tel. +49 38 34/231 11-91
Fax +49 38 34/231 11-99

Geschäftsführerin

Dipl.-Geogr. Synke Ahlmeyer

Zertifikate

Qualitätsmanagement
DIN EN 9001:2008
TÜV CERT Nr. 01 100 010689

Familienfreundlichkeit
Audit Erwerbs- und Privatleben

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	1
1.1	Vorbemerkungen	1
1.2	Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG	1
1.3	Aktionsplanbereich.....	2
1.4	Rechtlicher Hintergrund	2
1.5	Auslösewerte des Lärmaktionsplans	3
1.6	Nationale Gesetzgebung.....	3
1.7	Zuständige Behörden.....	4
2	Beschreibung des Kartierungsumfangs	4
2.1	Beschreibung der Örtlichkeit	4
2.2	Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen	4
3	Lärmaktionsplan	6
3.1	Übernahme der Lärmkarten und Geodaten.....	6
3.2	Erstellung des Lärmaktionsplans	9
4	Ableitung von Handlungsmöglichkeiten	15
4.1	Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten	15
4.2	Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund.....	17
5	Maßnahmen	18
5.1	Beschreibung der Maßnahmen	18
5.2	Kostenschätzung für die Maßnahmen.....	33
6	Ruhige Gebiete	38
7	Öffentlichkeitsbeteiligung	38
8	Entlastung bei Umsetzung der Maßnahmen	40
9	Ausblick	42

Quellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1:</i>	<i>Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen</i>	<i>9</i>
<i>Tabelle 2:</i>	<i>Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet</i>	<i>10</i>
<i>Tabelle 3:</i>	<i>Geschätzte Kosten für die einzelnen Maßnahmen.....</i>	<i>33</i>

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	<i>Untersuchtes Hauptverkehrsstraßennetz.....</i>	<i>5</i>
<i>Abbildung 2:</i>	<i>Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“</i>	<i>7</i>
<i>Abbildung 3:</i>	<i>Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum “NIGHT“</i>	<i>8</i>
<i>Abbildung 4:</i>	<i>Identifizierte Belastungsbereiche</i>	<i>13</i>
<i>Abbildung 5:</i>	<i>Anzahl der an den Straßenabschnitten betroffenen Anwohner</i>	<i>14</i>
<i>Abbildung 6:</i>	<i>Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen</i>	<i>17</i>
<i>Abbildung 7:</i>	<i>Vorgesehene Lärminderungsmaßnahmen.....</i>	<i>18</i>
<i>Abbildung 8:</i>	<i>Betroffenenstatistik für den Tag (i. S. DEN)</i>	<i>40</i>
<i>Abbildung 9:</i>	<i>Betroffenenstatistik für die Nacht</i>	<i>41</i>
<i>Abbildung 10:</i>	<i>Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung</i>	<i>41</i>

1 Einführung

1.1 Vorbemerkungen

Die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie, RICHTLINIE 2002/49/EG) und die entsprechende nationale Umsetzung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (UMSETZUNGSGESETZ, BImSchG) fordern ein Konzept, mit dem schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, gemindert und ihnen vorgebeugt werden soll. Neben der Lärmkartierung ist der Lärmaktionsplan wesentlicher Bestandteil des Konzeptes. Die Gemeinden haben nach § 47d BImSchG den gesetzlichen Auftrag, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für die in der Lärmkartierung erfassten Straßen geregelt werden.

Bei dieser Lärmkartierung fanden die Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr Beachtung. Dabei handelt es sich einerseits um Bundes- und Landesstraßen, wie von der EG-Umgebungslärmrichtlinie gefordert. Als freiwillige Leistung nahm die Hansestadt Stralsund zusätzlich nachrangige Straßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen in die Untersuchung auf (sog. Ergänzungsnetz).

Der Straßenverkehr erweist sich mit Abstand als die bedeutendste Lärmquelle. Industrielärm dagegen ist in Stralsund nicht von vergleichbarer Relevanz. Die vorhandenen Eisenbahnstrecken weisen Streckenbelegungen auf, die weit unter den Berücksichtigungsgrenzen der EG-Umgebungslärmrichtlinie liegen. Flugverkehrslärm besitzt wegen Fehlens eines Großflughafens ebenfalls keine Bedeutung.

1.2 Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG

Im Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Aktionspläne beschrieben. Diese enthalten z.B.:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind (siehe Kapitel 2),
- den rechtlichen Hintergrund (siehe Kapitel 1.4),
- alle geltenden Richtwerte gemäß Artikel 5 (siehe Kapitel 1.5),
- die zuständige Behörde (siehe Kapitel 1.7),
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen, die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung, die Maßnahmen, die die zuständigen

Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete (siehe Kapitel 3 bis 6),

- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (siehe Kapitel 5.1 und 8).

1.3 Aktionsplanbereich

Entsprechend dem Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG sind auf der Grundlage der Lärmkarten Aktionspläne zur Lärminderung und zum Erhalt ruhiger Gebiete zu erarbeiten. Mit ihnen sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen von

- Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr
- Schienenverkehrsstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr

geregelt werden.

Die Lärmkarten, die Betroffenheitsanalyse und die Maßnahmen zur Lärminderung umfassen ausschließlich das Stralsunder Stadtgebiet.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 trat am 18. Februar mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG vom 18.02.2002 Nr. L189 S. 12) in Kraft (RICHTLINIE 2002/49/EG).

Sie ist mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (UMSETZUNGSGESETZ) in deutsches Recht umgesetzt worden. Der sechste Teil der BImSchG „Lärminderungsplanung“ umfasst nun die Paragraphen 47 a bis f (BIMSCHG) und beinhaltet, neben Anwendungsbereichen und Begriffsbestimmungen, Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Auf der Grundlage des § 47 f des BImSchG veröffentlichte das Bundesgesetzblatt am 15. März 2006 in Gestalt der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (34. BImSchV) die Verordnung über die Lärmkartierung. Die 34. BImSchV konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten nach § 47c des BImSchG.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung passte Deutschland die vorhandenen Verfahren an die Erfordernisse der Richtlinie an. Vorläufige Berechnungsmethoden wurden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienenwegen (VBUSCH) und Flugplätzen (VBUF) im Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006 veröffentlicht. Eine Methode zur Ermittlung der von Lärm betroffenen Menschen beschreibt die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

Die neu in das BImSchG eingeführte Vorschrift des § 47 d zur Lärmaktionsplanung verweist im Absatz 2 auf die Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinie, denen die Lärmaktionspläne zu entsprechen haben. Eine darüber hinausgehende spezielle Verordnung über die Lärmaktionsplanung existiert nicht.

1.5 Auslösewerte des Lärmaktionsplans

Die Bewertung der mittels Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse erfolgt auf Basis der für Mecklenburg-Vorpommern vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) zur Anwendung empfohlenen Auslösewerte von

- $L_{den} \geq 65$ dB(A) und
- $L_{night} \geq 55$ dB(A).

Der L_{den} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: day (Tag), evening (Abend), night (Nacht). Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden durch einen Zuschlag von 5 dB(A) (Abend) bzw. 10 dB(A) (Nacht) stärker gewichtet. Der L_{den} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

Der L_{night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr – 6 Uhr). Der L_{night} dient zur Bewertung der Nachtruhe.

Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der beiden Werte angesehen.

Ein direkter Vergleich mit dem nach deutschem Recht ermittelten Grenzwerten z.B. der 16. BImSchV (16. BImSchV) ist aufgrund der abweichenden Berechnungsmethode (andere Zeitbereiche, keine Zu- und Abschläge) nur bedingt möglich.

1.6 Nationale Gesetzgebung

Auf nationaler Ebene sind je nach Lärmart verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte gültig. Diese haben neben den Auslösewerten der EG-Umgebungslärmrichtlinie weiterhin Gültigkeit und sind bspw. in der Bauleitplanung und der Genehmigungsplanung weiterhin verbindlich. So werden z.B.

- beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- bei der Genehmigung von Gewerbebetrieben die Immissionsrichtwerte der TA Lärm,
- bei nachträglicher Minderung der Lärmbelastung an bestehenden Verkehrswegen in der Baulast des Bundes die Richtwerte der VLärmSchR 97 und
- bei der städtebaulichen Planung die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1

von den betreffenden Behörden zur Beurteilung der Schallimmission herangezogen.

1.7 Zuständige Behörden

Die zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse des Straßenverkehrslärms ist die Hansestadt Stralsund. Die Berechnung der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr in Stralsund erfolgte jedoch durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV) und wurde den Gemeinden zur Verfügung gestellt (LÄRMKARTEN STRALSUND).

Die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes Stralsund ist wiederum die Hansestadt (Bauamt, PF 2145, 18408 Stralsund, Badenstraße 17, Tel. 03831 252-839, Fax 03831 252 52 816, Homepage: www.stralsund.de).

2 Beschreibung des Kartierungsumfangs

2.1 Beschreibung der Örtlichkeit

Die Hansestadt Stralsund ist die größte Stadt des Kreises Vorpommern-Rügen und bildet als Tor zur größten Insel Deutschlands einen Verkehrsknotenpunkt im Nordosten der Republik. Rostock als nächster Ballungsraum liegt etwa 70 km südwestlich. Stralsund ist amtsfrei aber kreisangehörig und teilt sich mit der etwa 30 km entfernten Stadt Greifswald aufgrund des vorhandenen vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots die Oberzentrumfunktion.

Die ehemals durch die Stadt führenden Bundesstraßen B 96, B 105 und B 194 verlaufen inzwischen über eine neu gebaute Ortsumgehung. Teil derselben ist der sog. Rügenzubringer von der Bundesautobahn A 20 zur Insel Rügen. Für die Stadt bedeutete dieses Straßenbauvorhaben erhebliche Entlastungen vom Durchgangs- und Fernverkehr und somit auch von Lärmimmissionen.

Vom Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt führen vier Eisenbahnlinien in Richtung Berlin, Rostock und Rügen.

Insgesamt sind zwei Kliniken bzw. Krankenhäuser in Stralsund ansässig.

2.2 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Lärmkartierung definiert im Stadtgebiet nach EG-Umgebungslärmrichtlinie die folgenden Hauptlärmquellen (Bundes- und Landesstraßen):

- B 105, gesamte Ortsumgehung
- B 194, bis zur Kreuzung mit der B 105
- B 96 und B 96a
- L 222, Greifswalder Chaussee ab Querung B 96 bis Andershof, Deviner Weg
- L 213, ab B 96 bis Kreuzung Jungfernstieg
- L 213, ab Kreuzung Gerhart-Hauptmann-Straße bis zur Kreuzung Parower Chaussee

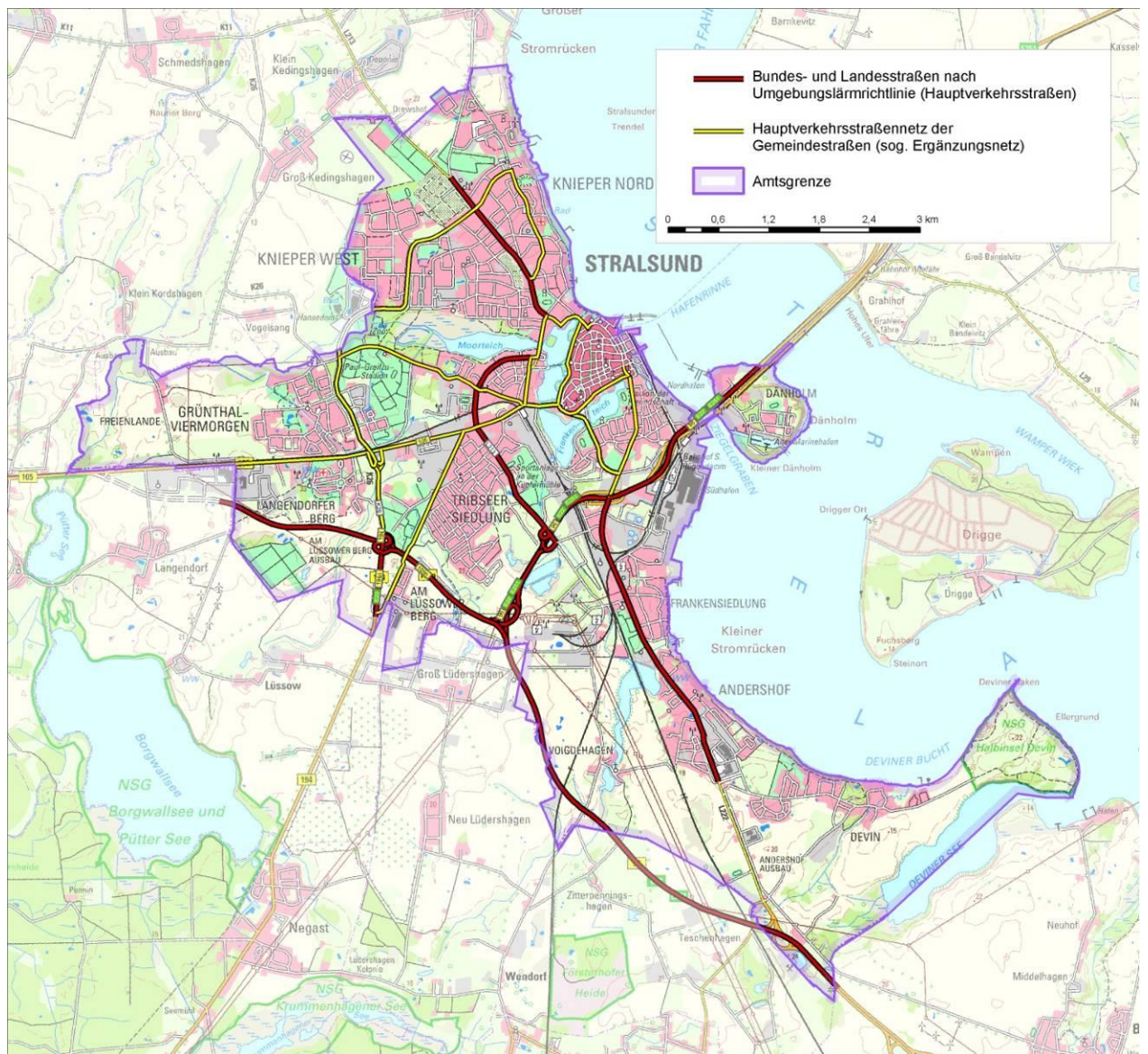


Abbildung 1: *Untersuchtes Hauptverkehrsstraßennetz*

Abb. 1 zeigt darüber hinaus die zusätzlich aufgenommenen nachrangigen Straßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen (sog. Ergänzungsnetz).

Die Verkehrsmengen stammen flächendeckend aus der Verkehrsmengenkarte 2010 (Herausgeber Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern). Sofern vorhanden wurden in Innenstadtbereichen Ergebnisse von eigenen Erhebungen der Hansestadt sowie des LUNG MV verwendet.

3 Lärmaktionsplan

3.1 Übernahme der Lärmkarten und Geodaten

Das LUNG MV stellte die Bebauung und das Straßennetz in einem standardisierten sog. QSI-Format zur Verfügung. Die bereits kartierten Bereiche wurden als Shape-File übernommen und bilden ebenso wie die Daten für den Verkehr und die Topographie Grundlage der weiteren Analysen.

Die zugrundeliegenden Lärmkarten für den Straßenverkehr sind auf der Website des LUNG MV veröffentlicht (www.lung.mv-regierung.de/dateien/1300301_st_hansestadt_stralsund_internet.pdf). Eine Übersicht über die Lärmimmissionen des Gesamtnetzes geben die Abbildungen 2 und 3 auf den folgenden beiden Seiten (Quelle: ERGÄNZUNGSNETZ STRALSUND).

Abb. 2 zeigt die Schallausbreitung als ganztägige L_{den} -Pegel, Abb. 3 dieselbe als L_{night} für die Nacht. Die Wirkung sowohl hoher Verkehrsmengen (bspw. Ortsumgehung und Rügenzubringer) als auch die Abschirmwirkung der städtischen Bebauung sind sofort augenfällig.

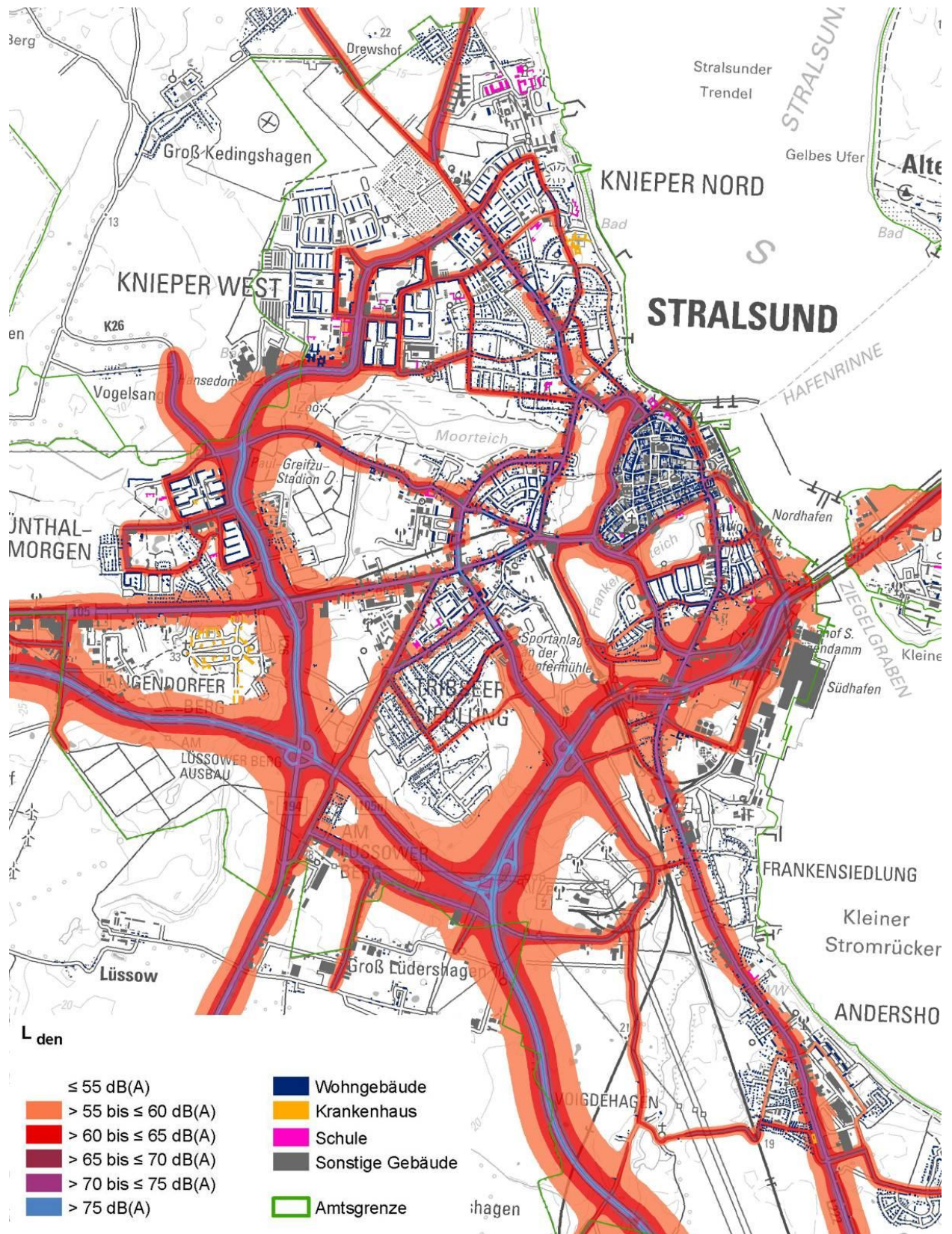


Abbildung 2: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“

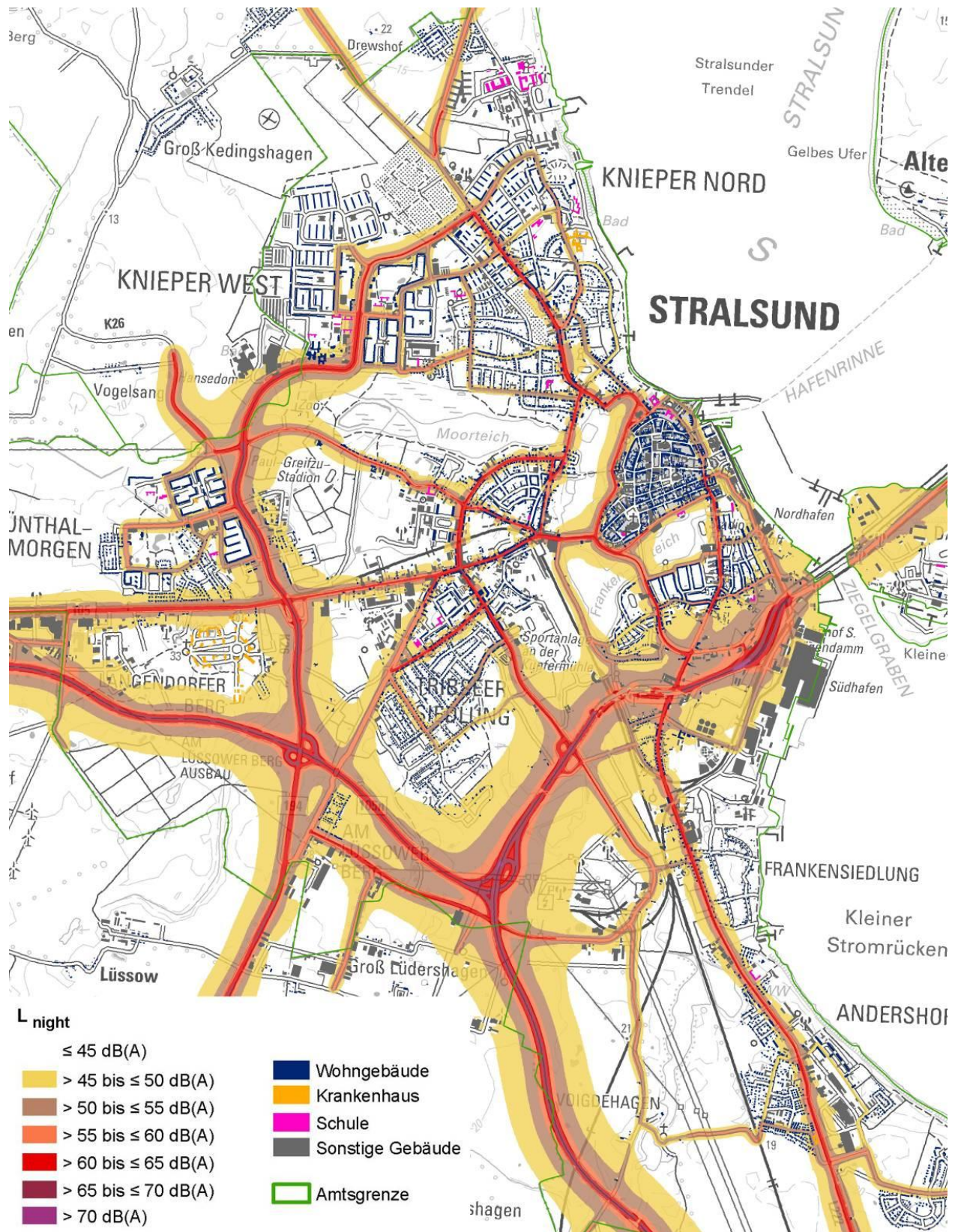


Abbildung 3: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum "NIGHT"

Die Lärmkartierung hat für das untersuchte Straßennetz hinsichtlich der Lärmbelastung folgende Ergebnisse erbracht (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen

L_{den} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbe- völkerung¹	L_{night} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbe- völkerung¹
> 55 bis 60	2.488	4,3 %	> 45 bis 50	2.454	4,3 %
> 60 bis 65	1.704	3,0 %	> 50 bis 55	1.608	2,8 %
> 65 bis 70	1.132	2,0 %	> 55 bis 60	1.078	1,9 %
> 70 bis 75	621	1,1 %	> 60 bis 65	353	0,6 %
> 75	53	0,1 %	> 65	4	< 0,1 %
Summe	5.998	10,5 %	Summe	5.497	9,6 %

¹ Bezug: Einwohnerzahl von Stralsund am 31.12.2012: 57.357 (Quelle: Statistisches Landesamt M-V – Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden 2012)

3.2 Erstellung des Lärmaktionsplans

In der Analyse der Lärmsituation in Stralsund wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Straßenverkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. Richtlinienkonform standen die Bereiche mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr – dies entspricht einem durchschnittlichen Verkehr von rund 8.200 Kfz am Tag – in der Betrachtung. Für die Verortung dieser Menschen wurden die Lärmkarten ausgewertet. Dabei fanden Überschneidungen der Lärmkorridore mit dicht stehender Wohnbebauung besondere Beachtung. Es lassen sich verschiedene Gebiete mit besonders hohen Betroffenheiten identifizieren.

Insbesondere folgende Bereiche bilden auf der Grundlage der aktuell anzuwendenden Maßstäbe Belastungsschwerpunkte (s. Tabelle 2):

Tabelle 2: Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L _{den}	L _{night}
01	Prohner Straße/ Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz	45 - 50	-	197
		50 - 55	-	137
		55 - 60	197	196
		60 - 65	124	140
		65 - 70	165	0
		70 - 75	192	0
		> 75	14	0
		Summe	692	670
02	Große Parower Straße/ Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm	45 - 50	-	129
		50 - 55	-	166
		55 - 60	126	163
		60 - 65	155	0
		65 - 70	187	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	468	458
03	Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str. (Friedrich-und-Amanda-Weber-Stiftung)	45 - 50	-	22
		50 - 55	-	33
		55 - 60	19	50
		60 - 65	33	4
		65 - 70	36	0
		70 - 75	24	0
		> 75	0	0
		Summe	112	109
04	Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße	45 - 50	-	20
		50 - 55	-	77
		55 - 60	18	84
		60 - 65	59	0
		65 - 70	97	0
		70 - 75	10	0
		> 75	0	0
		Summe	184	181
05	Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm	45 - 50	-	4
		50 - 55	-	9
		55 - 60	5	15
		60 - 65	7	47
		65 - 70	15	0
		70 - 75	49	0
		> 75	0	0
		Summe	76	75

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L _{den}	L _{night}
06	Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg	45 - 50	-	35
		50 - 55	-	22
		55 - 60	36	48
		60 - 65	20	69
		65 - 70	32	0
		70 - 75	87	0
		> 75	2	0
		Summe	177	174
07	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	-	36
		50 - 55	-	55
		55 - 60	36	76
		60 - 65	47	107
		65 - 70	73	0
		70 - 75	120	0
		> 75	0	0
		Summe	276	274
08	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm	45 - 50	-	57
		50 - 55	-	54
		55 - 60	45	129
		60 - 65	65	0
		65 - 70	137	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	247	240
09	Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm	45 - 50	-	85
		50 - 55	-	52
		55 - 60	81	14
		60 - 65	58	1
		65 - 70	15	0
		70 - 75	1	0
		> 75	0	0
		Summe	155	152
10	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	-	21
		50 - 55	-	34
		55 - 60	20	66
		60 - 65	28	118
		65 - 70	46	0
		70 - 75	144	0
		> 75	0	0
		Summe	238	239
11	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee	45 - 50	-	1
		50 - 55	-	8
		55 - 60	1	15
		60 - 65	5	25
		65 - 70	17	2

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L _{den}	L _{night}
		70 - 75	24	0
		> 75	4	0
		Summe	51	51
12	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee	45 - 50	-	22
		50 - 55	-	60
		55 - 60	21	54
		60 - 65	59	2
		65 - 70	55	0
		70 - 75	4	0
		> 75	0	0
Summe	139	138		
13	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse	45 - 50	-	59
		50 - 55	-	148
		55 - 60	56	280
		60 - 65	131	0
		65 - 70	306	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
Summe	493	487		

Die Intervalle 45 – 50 und 50 – 55 von L_{den} sind nicht mit Zahlen belegt, da Immissionen in diesen Pegelbereichen im vorliegenden Zusammenhang nicht als Lärmbetroffenheit angesehen werden.

Weiterhin war festzustellen, dass die Schulstandorte sich grundsätzlich hinreichend weit entfernt von den Hauptverkehrsstraßen befinden, so dass sie zunächst keine Handlungsschwerpunkte darstellen. Lediglich das Krankenhaus Am Sund befindet sich an einer aufgrund hoher Lärmimmissionen einbezogenen Straße mit geringerem Verkehrsaufkommen. Der Straßenabschnitt direkt vor dem Klinikum ist jedoch grundhaft saniert, mit Tempo 30 versehen und im Ergebnis emissionsarm.

Die folgende Abb. 4 lokalisiert die Straßenabschnitte, die aufgrund der o. g. Kriterien als Handlungsschwerpunkte definiert wurden. Die Beurteilung erfolgte zweistufig, unterteilt in Zonen mit Überschreitungen der Auslöseschwellen (blau – 1. Stufe) und solche mit Überschreitungen um mehr als 5 dB(A) (rot – 2. Stufe).

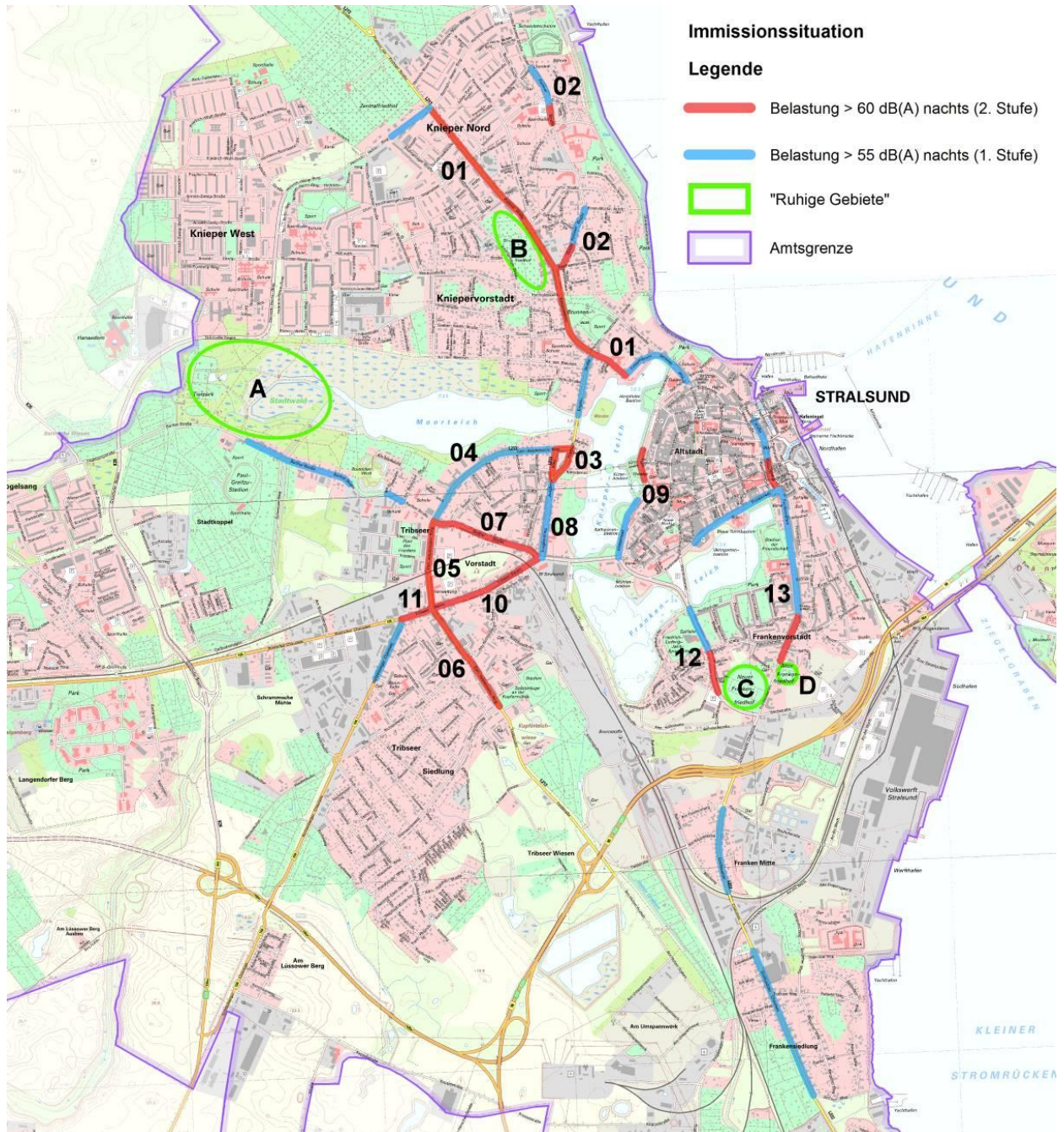


Abbildung 4: Identifizierte Belastungsbereiche:

blau – $L_{\text{der}}/L_{\text{night}} > 65/55$ dB(A), rot – $L_{\text{der}}/L_{\text{night}} > 70/60$ dB(A)

A bis D – sog. „Ruhige Gebiete“ (gem. EG-UmgebungsärmRL)

Die identifizierten Zonen für den Zeitbereich Nacht sind im Zeitbereich DEN hinreichend ähnlich, so dass sich eine doppelte Darstellung des letzteren erübrigt.

Weiterhin ist in die Abb. 4 eine Auswahl sog. Ruhiger Gebiete dargestellt. Dieses Thema wird in Kap. 6 gesondert behandelt.

Die folgende Abb. 5 gibt eine Übersicht der am Tage und in der Nacht an den einzelnen Straßenabschnitten von einer Überschreitung der Auslösewerte betroffenen Menschen. Auch diese Zahlen sind ein Ergebnis der vorausgegangenen Lärmkartierung.

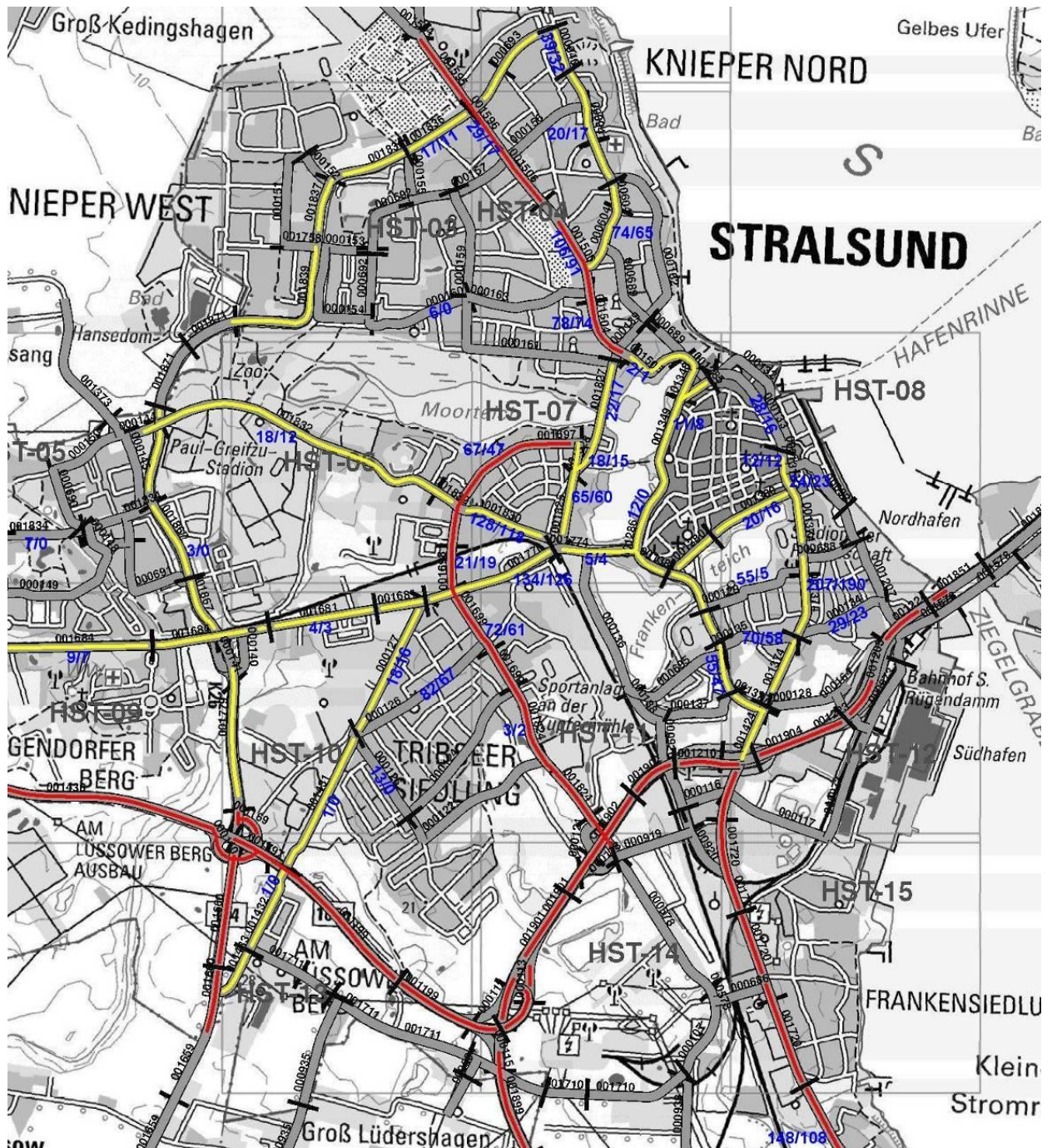


Abbildung 5: Anzahl der an den Straßenabschnitten betroffenen Anwohner:
blau – am Tag/in der Nacht

4 Ableitung von Handlungsmöglichkeiten

4.1 Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten

Der Reduzierung des Straßenverkehrslärms steht grundsätzlich ein ganzes Paket von Möglichkeiten zur Verfügung. Im Folgenden soll eine Auswahl vorgestellt werden. Sie lässt sich unterteilen in nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen und quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen.

Nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen

- **Parkleitsysteme:** Dienen der Vermeidung von unnötigen Suchverkehren. Die Stralsunder Innenstadt ist bedarfsorientiert mit dynamischen und statischen Wegweisungen ausgestattet. Die Einrichtung von weiteren bzw. die Erweiterung von vorhandenen Parkleitsystemen wird bei Bedarf im Verhältnis zu einer wirtschaftlichen Realisierbarkeit optimiert.
- **Optimierung des Radwegenetzes:** Das vorhandene Radwegenetz wird im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit optimiert. Dazu gehören baulich hergestellte Radwege außerhalb der Fahrbahn ebenso wie abmarkierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn, sowie Maßnahmen des Radfahrkomforts, wie Bordsteinabsenkungen und die Ausbesserung von schadhafte Radwegbelägen. Weiterhin werden insbesondere Lücken im Radwegenetz geschlossen.
- **Versorgung des Stadtgebietes durch ÖPNV:** Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV weisen viele Synergieeffekte mit der Lärminderungsplanung auf. Neben der durch einen großen Verkehrsanteil ÖPNV-Nutzer hervorgerufenen Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrs können konkrete straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung beitragen. Das Stadtgebiet von Stralsund verfügt seit Jahren über ein flächendeckendes und qualitativ hochwertiges Bussystem. Insbesondere die Erreichbarkeit des Innenstadtgebietes durch Buslinien ist in überdurchschnittlicher Weise gewährleistet.
- **Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohngebieten:** Die Hansestadt Stralsund hat unter vollständiger Ausnutzung ihrer rechtlichen Möglichkeiten in Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Sie prüft kontinuierlich als Geschäft der laufenden Verwaltung, ob sich darüber hinaus weitere Straßenzüge für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eignen.
- **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten:** In vielen Wohngebieten hat die Hansestadt Stralsund bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Bei der Neuplanung von Wohngebieten werden die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung grundsätzlich berücksichtigt. Die Verkehrssituation in den Wohngebieten wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.

- **Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten:** Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten, insbesondere Durchgangsverkehr von Schwerlastfahrzeugen, wurden die derzeit möglichen Maßnahmen weitestgehend umgesetzt. Die Verkehrssituation wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.
- **Umleitung des Schwerlastverkehrs:** Der Schwerlastverkehr ist im hohen Maße für Lärm- und Luftschadstoffemissionen verantwortlich. Nach vollständiger Realisierung der Ortsumgehung wird der Schwerlastfernverkehr weit vor dem Innenstadtbereich abgefangen, was zu einer spürbaren Entlastung führt.
- **Verkehrsabhängige Steuerungen, Einrichtung und Optimierung der „Grünen Welle“:** Sind an einem Straßenzug mehrere lichtzeichengesteuerte Knotenpunkte vorhanden, sollten diese so aufeinander abgestimmt werden, dass lärmintensive Anfahrvorgänge vermieden werden. Dabei gilt die „Grüne Welle“ als wirksame Methode der Verkehrsverstetigung. Im Ergebnis soll die angestrebte Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Ausbauzustand und die Verkehrsbedingungen des Straßenzuges abgestimmt werden.
- **Beseitigung von Straßenschäden:** Die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von bis zu 2 dB(A) erreichen. Die Straßen in städtischer Baulast werden im Zuge der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig begangen. Die Behebung hierdurch bekannt gewordener Straßenschäden städtischer Straßen wird durch die Hansestadt zeitnah veranlasst. In diesem Zusammenhang bekannt gewordene Schäden an Straßen anderer Straßenbaulastträger werden an diese schnellstmöglich gemeldet.
- **Sanierung von Kanaldeckeln:** Der unerwünschte Niveauunterschied zwischen Kanaldeckel und Straßenbelag sorgt für unerwünschte Lärmemissionen. Durch eine ständige Sanierung nicht optimaler Deckel kann lokal eine erhebliche Lärmreduzierung erzielt werden.

Quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen

Die folgende Abbildung (Quelle: UBA-MAßNAHMENBLÄTTER) zeigt ein Spektrum möglicher lärmindernder Maßnahmen mit ihrem jeweiligen Minderungspotenzial.

Es handelt sich hauptsächlich um die Handlungsfelder

- Geschwindigkeitsreduzierung,
- Veränderung/Verschiebung des Straßenquerschnitts,
- Verkehrsmengenreduzierung,
- Verbesserung/Beruhigung des Verkehrsflusses und
- Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche.

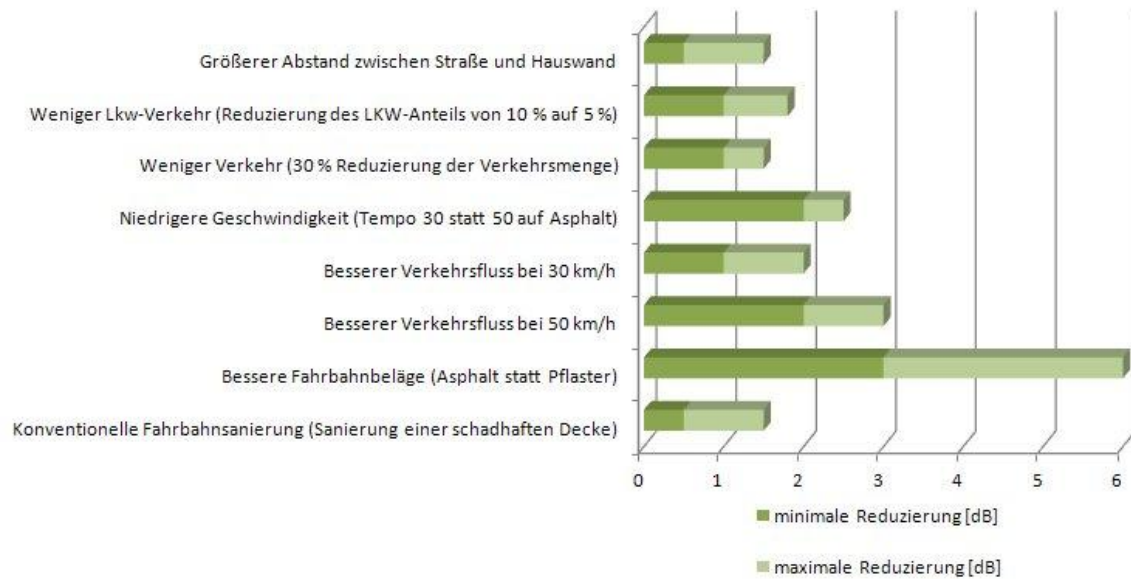


Abbildung 6: Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen

4.2 Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund

Im Ergebnis intensiver Arbeitsgespräche mit der Stadtverwaltung (Bereiche Straßen und Stadtgrün, Stadtplanung) kristallisierten sich für Stralsund die folgenden Schwerpunktfelder heraus:

- Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T 30 nachts), als relativ kostengünstige Maßnahme mit spürbarem Reduzierungspotenzial.
- Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs durch Anlage von Radwegen auf Fahrbahnen geeigneter Straßenzüge, indem jeweils beidseitig ein Streifen für Radfahrer markiert wird. Weiterhin wird dabei häufig durch Verschiebung der Verkehrslärmquelle von der Straßenrandbebauung weg eine Reduzierung des Lärmpegels an der Bebauung erzielt.
- Ablösen von Lichtsignal gesteuerten Kreuzungen durch Kreisverkehre, wobei es sich hier um eine Verstetigungsmaßnahme handelt, da das sog. Beschleunigungsrauschen in den Umschaltphasen der Ampeln vermindert wird.
- Querschnittsanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung.

Diese Handlungsmöglichkeiten fanden für die o. g. Schwerpunkte 01 bis 13 Anwendung.

Darüber hinaus werden auch die in Kap. 4.1 aufgeführten nicht quantifizierbaren, jedoch allgemein lärmreduzierenden Maßnahmen als Daueraufgabe begriffen.

5 Maßnahmen

5.1 Beschreibung der Maßnahmen

Die aus den Handlungsschwerpunkten abgeleiteten Lärminderungsmaßnahmen sind in der folgenden Abbildung und dargestellt.

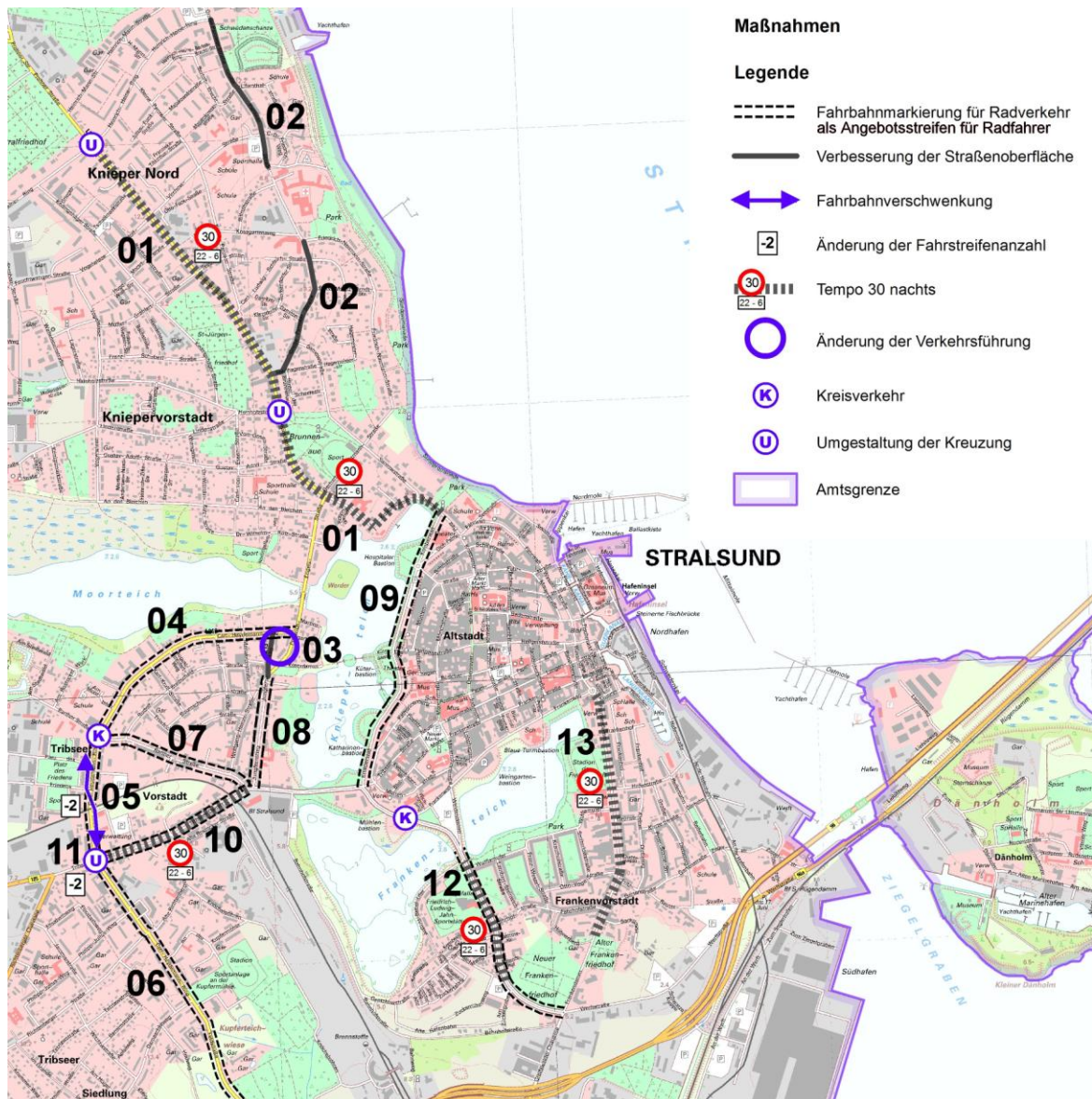


Abbildung 7: Vorgesehene Lärminderungsmaßnahmen

Die Einzelmaßnahmen sind in sog. Maßnahmenblättern wie oben nummeriert von 01 bis 13 - ortsbezogen zusammengefasst – analysiert, dargestellt und in ihrer Wirkung beschrieben.

Als erfasste Betroffene wurden nicht nur die Intervalle über den Auslösewerten gezählt, sondern bereits Überschreitungen der Schwellen von 55 dB(A) im Zeitbereich DEN und 45 dB(A) in der Nacht.

Diese Maßnahmenblätter folgen auf den nächsten Seiten.

Sie enthalten neben den Maßnahmenbeschreibungen in eckigen Klammern die jeweils zuzuordnenden Minderungspotenziale. Diese Angaben sind lediglich als Orientierungshilfe bspw. bei Priorisierungsabwägungen zu verstehen. Die Pegelminderungen fanden örtlich differenziert Berücksichtigung in den Berechnungen.

01	Prohner Straße/Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 692 Abschnittslänge: 2.069 m
Verkehrsmenge: 9.760...15.096 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10...20/6,5...15/ 3...10 % d/e/n	
Straßenkategorie: Landesstraße L 213/ Gemeindefstraßen	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 371 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 336 Betroffene
Bemerkungen: Die Hauptverkehrsstraße ist als Landesstraße (L 213) klassifiziert, mit angrenzender mehrgeschossiger Wohnbebauung.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
<p>01-1 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22-6 Uhr) aufgrund ausgeprägter Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)]</p> <p>01-2 Umgestaltung der Kreuzung Prohner Straße/Heinrich-Heine-Ring: Vereinfachung der Gestaltung [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]</p> <p>01-3 Verstetigung des Verkehrsflusses durch Einrichtung einer Grünen Welle im Zuge der Prohner Straße unter Einbeziehung der LSA Einmündung Hainholzstraße/ Knieperdamm [-1 dB(A)]</p>		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei	am Tag für 79 Betroffene	i. d. Nacht für 350 Betroffene
Maßnahmen- umsetzung:	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 44	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 194
Anmerkungen		
<p>Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird nachts eine von den Anwohnern wahrnehmbare Pegelminderung erzielt.</p> <p>Tagsüber führt der Straßenzug wichtige Linien des städtischen Busverkehrs.</p>		

02	Große Parower Straße/Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 468 Abschnittslänge: 1.200 m
Verkehrsmenge: 3.192 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Kopfstein/Asphalt/schadhafter Beton Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n Zulässige Höchstgeschw.: 30/50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 187 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 163 Betroffene
Bemerkungen: Vom H.-Heine-Ring bis zum Krankenhaus Am Sund Kopfsteinpflaster, vor dem KH Asphalt und südlich bis zur Spielhagenstraße geflickte Betondecke. Spielhagenstraße bis zur LSA-Kreuzung Prohner Straße grobes Kopfsteinpflaster.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
02-1 Sanierung der Fahrbahnoberfläche. [-1 dB(A)] 02-2 Beibehaltung der T30-Anordnungen unter Ausdehnung auf den gesamten Straßenzug. [-1,5 dB(A)]		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) ganztags		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 243 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 105	i. d. Nacht für 266 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 95
Anmerkungen		
Die Verbesserung der Straßenoberfläche ist dringend geboten. Denkmalpflegerische Belange stehen der Maßnahme nicht entgegen. Die Aufrechterhaltung der T30-Anordnung würde den Straßenzug als Ausweichstrecke zur Prohner Straße (mit dort T30 Nacht) uninteressant machen.		

03	Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str. (Friedrich-und-Amanda-Weber-Stiftung)	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 112 Abschnittslänge: 420 m
Verkehrsmenge: 4.880...6.344 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n	
Straßenkategorie: Landes-/Gem.-Str.	Zulässige Höchstgeschw.: 50/30 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt/Kopfstein/Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2/1/2	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: nein	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 60 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 54 Betroffene
Bemerkungen: Die drei Straßen bilden ein Dreieck um den Wohnstandort Weber-Stiftung, das in der Funktion eines Kreisverkehrs die Verkehrsmengen der drei gleichnamigen anschließenden Straßen aufnimmt.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
03-1 Herstellung des Zweirichtungsverkehrs im Abschnitt C.-Heydemann-Ring zwischen Jungfernstieg und Friedrich-Engels-Straße [geringfügig +0,5 dB(A) im Abschn. C.-H.-Ring wegen leichter Verkehrszunahme], Aufhebung der Blockumfahrung. [-1,5 dB(A)]		
03-2 Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Abschnitt Jungfernstieg. [-1 dB(A)]		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) ganztags		
Verbesserungen bei	am Tag für 118 Betroffene	i. d. Nacht für 99 Betroffene
Maßnahmen- umsetzung:	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 40
Anmerkungen		
Die zwischen den Einmündungen entstehenden kurzen Straßenabschnitte lassen keine höheren gefahrenen Geschwindigkeiten als 30 km/h erwarten. Der Durchgangsverkehr der L 213 wird nicht mehr um den gesamten Block geführt. Mit der Reduzierung der Verkehrsmengen auf den Abschnitten Jungfernstieg und Fr.-Engels-Straße wird ganztags eine von den Anwohnern wahrnehmbare Pegelminderung erzielt. Die Erhöhung der Verkehrsmenge auf dem Abschnitt Carl-Heydemann-Ring ist vergleichsweise gering und wird zu einer unerheblichen Pegelerhöhung führen. Die Bushaltestelle Jungfernstieg muss neu angelegt werden.		

04	Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 184 Abschnittslänge: 800 m
Verkehrsmenge: 8.488 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n	
Straßenkategorie: Landesstraße L 213	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: nein	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 107 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 84 Betroffene
Bemerkungen: Der Abschnitt Jungfernstieg – K.-Krull-Straße wurde aus Lärmschutzgründen bereits saniert (abgeschlossenen Lärmschutzmaßnahme). Das Großsteinpflaster in der Fahrbahn wurde durch eine Asphaltdecke ersetzt. Der nördliche Gehweg in diesem Abschnitt ist für den Radfahrer freigegeben. Die Kreuzung C.-H.-Ring/Barther Straße ist LSA-geregelt. Die derzeitige Dimensionierung berücksichtigt das sehr hohe Aufkommen vor dem Bau der Rügenbrücke.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
<p>04-1 Abschnitt Jungfernstieg – K.-Krull-Straße (Fb-Breite 6,50 m): Fahrbahnmarkierungen für den Radfahrer auf der Fahrbahn, z.B. im Bereich einmündender Straßen; Ziel: Radfahren auf der Straße fördern und sichern. [-1,5 dB(A)]</p> <p>Abschnitt K.-Krull-Straße - Barther Straße (Fb-Breite ≥ 7,00 m): Fahrbahnmarkierungen Radverkehr anschließen (Angebotsstreifen bzw. Radfahrstreifen).</p> <p>04-2/(05-2/07-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße in einen Kreisverkehr, dadurch Verzicht auf Abbiegespuren, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-1,5 dB(A)]</p> <p>Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts</p> <p>Verbesserungen bei am Tag für 33 Betroffene i. d. Nacht für 0 Betroffene</p> <p>Maßnahmenumsetzung: Reduz. ≤ 65 dB(A) für 27 Reduz. ≤ 55 dB(A) für 0</p>		
Anmerkungen		
Die Maßnahmen empfehlen sich als Ergänzung der vorgenommenen baulichen Verbesserungen und wirken insbesondere durch die Verkehrsberuhigung und das Abrücken der Lärmquelle im Bereich des künftigen Kreisverkehrs lärmreduzierend.		

05	Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche (einseitig, wechselnd)		Erfasste Betroffene: 76 Abschnittslänge: 464 m
Verkehrsmenge: 13.176 Kfz/d Straßenkategorie: Landesstraße L 213 Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: nein	Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 4 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 64 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 62 Betroffene
Bemerkungen: Die mehrspurige Fahrbahn ist für das vorhandene Kfz-Aufkommen überdimensioniert. Der Knotenpunkt mit dem Tribseer Damm ist wie die Kreuzung mit der Barther Str. (siehe Blatt 04) LSA-geregelt. Der Asphaltbelag besitzt zahlreiche Reparaturstellen.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
<p>05-1 Reduzierung der Fahrstreifen von 4 auf 2 und Verschwenkung der Fahrbahnachse nördlich des Bahnübergangs Richtung Westen und südlich Richtung Osten zum Erreichen eines maximalen Abstands zur gegenüberliegenden Wohnbebauung. [-2 dB(A)]</p> <p>05-2(/04-2/07-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße mit Überprüfung Kreisverkehr [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]</p> <p>05-3(/06-2/11-1) Umgestaltung Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]</p> <p>05-4 Grundhafte Sanierung der Fahrbahn. [-1 dB(A)]</p> <p>05-5 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung. [-1 dB(A)]</p>		
<p>Pegelminderung: - 4 dB(A) tags, - 2,5 dB(A) nachts</p> <p>Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:</p>		
	am Tag für 51 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 49	i. d. Nacht für 53 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 53
Anmerkungen		
Es handelt sich um eine sehr wirksame straßenräumliche Maßnahme mit spürbaren Reduzierungen für die Anwohner der mehrgeschossigen Wohnhäuser.		

06	Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 177 Abschnittslänge: 622 m
Verkehrsmenge: max. 11.520 Kfz/d		
Straßenkategorie: Landesstraße L 213		Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Fahrbahnoberfläche: Asphalt (gealtert)		Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja
Öffentlicher Busverkehr: nein		
Lärmbetroffenheiten:		> 65 dB(A) Tag („den“) > 55 dB(A) Nacht („night“)
121 Betroffene		117 Betroffene
Bemerkungen: Der Querschnitt ist, u. a. durch viele Abbiegespuren, relativ groß und mit häufig repariertem Asphalt belegt.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
06-1 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung. [-1 dB(A)]		
06-2(/05-3/11-1) Umgestaltung Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]		
06-3 Umgestaltung Knotenpunkt C.-Heydemann-Ring/Alte Richtenberger Straße mit Überprüfung Entfall LSA, dadurch Verstetigung des Verkehrsflusses. [-1 dB(A)]		
06-4 Grundhafte Sanierung der Straßenoberfläche. [-1,5 dB(A)]		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) tags		
Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:		am Tag für 86 Betroffene i. d. Nacht für 61 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 61 Reduz. ≤ 55 dB(A) für 39
Anmerkungen		
Der Ausbau des Abschnittes Alte Richtenberger Straße – Damaschkeweg ist kurzfristig (2014) vorgesehen. Angebotsstreifen für Radfahrer finden hierbei Berücksichtigung. Geprüft werden sollte, ob im anschließenden Abschnitt Alte Richtenberger – Tribseer Straße bereits vor Ausbau (längerfristig) die Fortführung von Angebotsstreifen bis zum Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm erfolgen kann.		

07	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring							
Analyse								
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 276 Abschnittslänge: 598 m						
Verkehrsmenge: 9.000 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n							
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h							
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2							
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja							
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 193 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 183 Betroffene						
Bemerkungen: Dieser Straßenabschnitt ist in gutem Zustand. Derzeit teilen sich Fußgänger und Radfahrer die beiden schmalen Gehwege. Die Kreuzung mit dem Carl-Hedemann-Ring ist LSA-geregelt und stark ausgebaut.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja						
Maßnahmen und Minderungspotenzial								
<p>07-1 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung. [-1,5 dB(A)]</p> <p>07-2/(04-2/05-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße in einen Kreisverkehr, dadurch Verzicht auf Abbiegespuren, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]</p> <p>Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts</p> <p>Verbesserungen bei</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 35%;">am Tag für 72 Betroffene</td> <td style="width: 35%;">i. d. Nacht für 1 Betroffenen</td> </tr> <tr> <td>Maßnahmen- umsetzung:</td> <td>Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55</td> <td>Reduz. ≤ 55 dB(A) für 1</td> </tr> </table>				am Tag für 72 Betroffene	i. d. Nacht für 1 Betroffenen	Maßnahmen- umsetzung:	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 1
	am Tag für 72 Betroffene	i. d. Nacht für 1 Betroffenen						
Maßnahmen- umsetzung:	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 1						
Anmerkungen								
Die Maßnahmen wirken insbesondere durch die Verkehrsberuhigung und das Abrücken der Lärmquelle im Bereich des künftigen Kreisverkehrs lärmreduzierend.								

08	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 247 Abschnittslänge: 422 m	
Verkehrsmenge: 2.976 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Kopfstein- pflaster Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 137 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 129 Betroffene
Bemerkungen: Dem Austausch des Kopfstein- pflasters gegen einen lärmärmeren Belag ste- hen bisher denkmalschützerische Belange entgegen. T30 besteht bereits ganztags.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
<p>08-1 Um die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wirksam zu unterstützen, sollen Fahrradschutzstreifen in den Querschnitt eingeordnet werden (geeignet durchgängig zu markieren z.B. Radsymbole, Hinweise an Radverbindungsübergängen, wie Küterdamm, zum Radfahren auf der Fahrbahn). Das setzt jedoch voraus, die Fahrbahnoberfläche im Fahrbereich der Radfahrer (o.g. Streifen) komfortabler zu gestalten.</p> <p>Das erzielte Abrücken der Lärmquelle wird aufgrund der teilweise ausgeprägten Straßenschluchtsituation immissionsmindernd nur gering wirksam.</p> <p>Pegelminderung: - 2 dB(A) tags</p> <p>Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:</p>		
	am Tag für 58 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 16	i. d. Nacht für 37 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 8
Anmerkungen		
Gegenwärtig gilt: einseitig in beide Richtungen „Gehweg/Radfahrer frei“. Es besteht eine ausgeprägte Konkurrenzsituation mit hohem Gefährdungspotenzial. Das Verlagern des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch eine Abordnung von „Gehweg/Radfahrer frei“ würde diese reduzieren.		

09	Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche (einseitig)		Erfasste Betroffene: 155 Abschnittslänge: 868 m
Verkehrsmenge: 11.400 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n	
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 16 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 15 Betroffene
Bemerkungen: Die Straße ist relativ kurvig und erzwingt niedrige Geschwindigkeiten. Gegenwärtig gilt: einseitig in beide Richtungen „Gehweg/Radfahrer frei“.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
09-1 Markierung von Schutzstreifen (oder Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, je nach Möglichkeit sowohl Angebots-, als auch Radfahrstreifen vorstellbar) mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung.		
Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags		
Verbesserungen bei		
Maßnahmen-	am Tag für 6 Betroffene	i. d. Nacht für 6 Betroffene
umsetzung:	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 0	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 0
Anmerkungen		
Die Maßnahme verdeutlicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Ziel ist die Aufhebung des Nutzungsrechtes auf dem Gehweg zur Vermeidung der Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern.		

10	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 239 Abschnittslänge: 627 m
Verkehrsmenge: 11.496 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n	
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 190 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 184 Betroffene
Bemerkungen: Die Straße (Fahrbahn und Seitenbereiche) erfordert einen grundhaften Ausbau mit Anlage von Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind z.T. überdimensioniert. Derzeit gibt es ein Benutzungsrecht für Radfahrer auf dem Gehweg bzw. einem baulichen, nicht benutzungspflichtigen Radweg. Von der überbreiten Fahrbahn ist gegenwärtig steckenweise ein Parkstreifen abmarkiert.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
10-1 Mittel-/langfristig: Straßenausbau mit neuer Straßenraumaufteilung. [-1,5 dB(A)]		
10-2 Anlage von Radverkehrsanlagen. Ziel: 30 km/h durch Straßenraumgestaltung [-1 dB(A)]		
10-3 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr). [-1,5 dB(A)]		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) tags, - 3,5 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:		
	am Tag für 182 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 169	i. d. Nacht für 174 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 149
Anmerkungen		
Die Maßnahmen sind wichtig aufgrund einer ausgeprägten straßenschluchtartig begleitenden Wohnbebauung. Sie würden eine spürbare Reduzierung der Lärmimmissionen zur Folge haben und die Lebensqualität der Anwohner erheblich verbessern.		

11	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 51 Abschnittslänge: 170 m
Verkehrsmenge: 16.504 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n	
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 4	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 45 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 42 Betroffene
Bemerkungen: Der Abschnitt weist einen überbreiten Querschnitt auf, der aus der Abbiegespurbildung für die LSA-Kreuzung mit dem Carl-Heydemann-Ring resultiert.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
11-1(/05-3/06-2) Umgestaltung des Knotenpunktes C.-Heydemann-Ring/Tribseer Damm		
11-2 Die Anzahl der Spuren soll um zwei reduziert werden. Hierdurch erfolgt ein Abrücken der Lärmquelle von der Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)] Über das rechnerisch angesetzte Maß hinaus dürften Verkehrsberuhigung und vermiedenes Beschleunigungsrauschen die Immissionen reduzieren.		
Pegelminderung: - 1,5 dB(A) ganztags		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 10 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 10	i. d. Nacht für 19 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 19
Anmerkungen		
Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen Nr. 5 und 6.		

12	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 139 Abschnittslänge: 671 m
Verkehrsmenge: 12.304 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n	
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: nein	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 59 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 56 Betroffene
Bemerkungen: Der überbreite Querschnitt der Fahrbahn wird derzeit anteilig zum Parken genutzt. Die Straße weist auf großer Länge geschlossene Wohnbebauung auf. Beidseitig sind bauliche, nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
12-1 Über veränderte Straßenraumaufteilung das Benutzungsrecht für Fahrradfahrer auf der Fahrbahn verdeutlichen, z.B. durch Markierung von Angebotsstreifen. [-1,5 dB(A)]		
12-2 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr) aufgrund ausgeprägter geschlossener Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)]		
Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, - 2,5 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 24 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 13	i. d. Nacht für 32 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 14
Anmerkungen		
Die Akzeptanz der Straße als Wohnstandort litt in der Vergangenheit insbesondere im mittleren besonders fahrbahnnahen Abschnitt sichtbar. Durch die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung kann dem entgegengewirkt werden.		

13	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 493 Abschnittslänge: 950 m	
Verkehrsmenge: max. 8.304 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 306 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 280 Betroffene
Bemerkungen: Der jüngst vollständig sanierte Straßenzug stellt eine wichtige Verbindung der südöstlichen Wohngebiete zur Altstadt dar. Er ist dicht gesäumt von überwiegend mehrgeschossiger Wohnbebauung.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
13-1 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr) aufgrund ausgeprägter Wohnbebauung.		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 31 Betroffene Reduz. ≤ 65 dB(A) für 24	i. d. Nacht für 256 Betroffene Reduz. ≤ 55 dB(A) für 201
Anmerkungen		
Die im Rahmen der Sanierung vorgenommene Gestaltung von Querschnitt und Straßenoberfläche bewirkte bereits eine erhebliche Verbesserung der Immissionssituation. Die vorgeschlagene Maßnahme kann als sinnvolle Ergänzung angesehen werden und ist durch die umfangreiche anliegende geschlossene Wohnbebauung gerechtfertigt.		

5.2 Kostenschätzung für die Maßnahmen

Für die einzelnen Maßnahmen wurden durch Fachplaner von der MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, ZNL Stralsund Kostenschätzungen vorgenommen und in der folgenden Tabelle dargestellt. Die Schätzansätze sind jeweils aus den Anmerkungen ersichtlich. Die Kostengrößen beruhen auf statistischen Erfahrungswerten, gehen von Bruttobeträgen aus und sollen lediglich der Orientierung dienen.

Einige Maßnahmen, wie die Herstellung von Kreisverkehren, gehören mehreren Maßnahmenbereichen an. Sie stehen nur einmal in der vorrangig zugeordneten Maßnahme beziffert in der Kostenspalte, wodurch eine Mehrfachsummierung vermieden wird. Bei weiterem Auftreten steht ein Verweis in der betreffenden Maßnahme.

Tabelle 3: Geschätzte Kosten für die einzelnen Maßnahmen

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
01	Prohner Straße/Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz			
01-1	T 30 nachts	5.000 €	Ansatz: 20 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
01-2	Rückbau Knoten H.-Heine-Ring (ohne generellen Umbau)	150.000 €	genereller Umbau Knoten: 450.000 €	m
01-3	Grüne Welle: Programmierung	5.000 €	Falls Leitungsverlegung zw. den LSA: 250.000 €	k
02	Große Parower Straße/Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm			
02-1	Grundhafter Ausbau Fahrbahn, incl. Nebenanlagen, Beleuchtung... in Abschnitten: Fr.-Naumann-Str. – Damitzer Str. (2014) Damitzer Str. – Knieperdamm	max. 2.352.000 €	1200 m x i.M. 14 m Breite = 16800 qm je 140 €/qm	k

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
	(2015) Billrothstr. – H.-Heine-Ring			k m/l
02-2	T 30 ganztags beibehalten	3.000 €	Ansatz: 12 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
03	Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str.			
03-1	Herstellung Zweirichtungsverkehr	150.000 €	max., Baukosten, teilweise grundhaft	m
03-2	Erneuerung Fahrbahn Jungfernstieg	max. 264.000 €	Baukosten, Ansatz: 110 m x i.M. 15 m = 1650 qm je 160 €, etwas höher wegen Natursteinbord u. Großpflaster Granit	m
04	Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße			
04-1	Angebotsstreifen für Radfahrer, beidseitig	8.800 €	Markierungen Strich/Lücke Breitstrich, Ansatz: 800 m x 11 €/m	m
04-2	Umbau Knoten Barther Straße zum Kreisverkehr	750.000 €	partiell grundhaft, ohne größeren Ansatz Medienumverlegung...	m
05	Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm			
05-1	Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2	207.000 €	Baukosten Fahrbahneinziehung und neue Nebenanlagen: 2300 qm je 90 €	m
05-2	Umbau Knoten Barther Straße zum Kreisverkehr, s. 04-2		Kosten und Anmerkungen bei 04-2	m
05-3	Umgestaltung Knoten Tribseer Damm, s. 11-1		Kosten und Anmerkungen bei 11-1	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
05-4	grundhafte Sanierung Fahrbahn	max. 1.161.000 €	Ansatz: 464 x i.M. 18 m = 4352 qm je 140 €	m
05-5	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn	5.100 €	Markierung beidseits, Ansatz: 464 m x 11 €/m	m
06 Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg				
06-1	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn	6.900 €	Markierung beidseits, Ansatz: 622 m x 11 €/m	k
06-2	Umgestaltung Knoten Tribseer Damm, s. 05-3		Kosten und Anmerkungen bei 05-3	m
06-3	Z. B. Abbau LSA am Knoten Alte Richtenberger Straße	3.000 €	Verbleib der Kabel im Boden	k
06-4	grundhafter abschnittsweiser Straßenausbau (zus. mit Maßnahmen der REWA): Alte Richtenberger Straße-Damaschkeweg (2014) Tribseer Damm – Alte Richtenberger Straße	1.393.000 €	Ansatz: 622 x i.M. 16 m = 9952 qm je 140 €	k m/l
07 Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring				
07-1	Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Markierung)	6.600 €	Markierung beidseits, Ansatz: 598 m x 11 €/m	k
07-2	Umbau Knoten C.-Heydemann-Ring zum Kreisverkehr, s. 04-2		Kosten und Anmerkungen bei 04-2	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
08	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm			
08-1	Verbesserung der Oberfläche in den Seitenbereichen der Fahrbahn zur Führung der Radfahrer (Fahrstreifen)	93.000 €	Baukosten Ansatz: 422 x 2 x 1 m = 844 qm je 110 € (Technologie beachten)	k
09	Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm			
09-1	Angebotsstreifen auf der Fahrbahn	9.500 €	Markierung beidseits, Ansatz: 868 m x 11 €/m	m
10	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring			
10-1	grundhafter Straßenausbau	max. 1.931.000 €	Ansatz: 627 x i.M. 22 m = 13394 qm je 140 €	m
10-2	Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn markieren	6.900 €	Markierung beidseits, Ansatz: 627 m x 11 €/m	m
10-3	T 30 nachts	1.000 €	Ansatz: 4 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
11	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee			
11-1	Umgestaltung Knoten C.-Heydemann-Ring	750.000 €	partiell grundhaft, ohne größeren Ansatz Medienumverlegung...	m
11-2	Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2	76.500 €	Baukosten Fahrbahneinziehung und neue Nebenanlagen: 850 qm je 90 €	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
12 Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee				
12-1	Grundhafter Ausbau Fahrbahn, Neuaufteilung Straßenraum	max. 2.684.000 €	Ansatz: 671 x i.M. 25 m = 16775 qm je 160 € (erhöht wegen hoher Fahrbahn- u. Parkraumflächenanteile)	k
12-2	T 30 nachts	2.500 €	Ansatz: 10 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
13 Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse				
13-1	T 30 nachts	3.000 €	Ansatz: 12 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
Summe ca.		12.027.800 €		
<p>Quelle: MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, ZNL Stralsund</p> <p>Alle Kosten sind im Rahmen des Lärmaktionsplanes vorgenommene grobe Schätzungen, Bruttowerte und gerundet.</p> <p>Die Anwendung spezieller Förderrahmenbedingungen bspw. des GVFG kann Aufwandsbeschränkungen und damit niedrigere Kostenansätze zur Folge haben (hier auch kenntlich durch Zusatz „max.“).</p> <p>Priorisierung: k – kurzfristig (bis 5 Jahre), m – mittelfristig (über 5 Jahre), l – langfristig (über 10 Jahre)</p>				

6 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen“. Ein „ruhiges Gebiet“ ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht genau definiert, sondern kann durch Festsetzung der Kommune bestimmt werden.

Als sog. Ruhige Gebiete kommen nach Abstimmung mit den Fachplanungssämtern der Stadtverwaltung infrage:

- Zoo Stralsund und Stadtwald (A)
- St.-Jürgen-Friedhof (B)
- Neuer und Alter Frankenfriedhof (C und D)

Diese Auswahl Ruhiger Gebiete ist in Abb. 4 (s. Kap. 3.2) eingezeichnet. Sie kann wie folgt begründet werden:

Zoo und Stadtwald befinden sich in Nachbarschaft bevölkerungsreicher Stadtgebiete und schließen über ein ruhiges Wegesystem entlang des Moorteiches radial an das Stadtzentrum an. Im Kern sind die Lärmimmissionen in der Tat gering. Die Lärmeinträge erfolgen im westlichen Teil insbesondere vom Grünhufer Bogen. Eine Erhöhung derselben ist zu vermeiden.

Der nicht mehr aktive St.-Jürgen-Friedhof stellt eine wertvolle Stadtoase im Stadtteil Knieper dar. Er wird durch die Prohner Straße mit Lärm beaufschlagt. Dieser Eintrag ließe sich durch einen Lückenschluss der westlichen Randbebauung der Prohner Straße reduzieren.

Der Stadtteil Franken ist hinsichtlich ruhiger Parkanlagen unterversorgt. Darum kommt den früheren Friedhöfen Neuer und Alter Frankenfriedhof eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere der Neue Frankenfriedhof besitzt trotz zweiseitiger Tangierung durch Karl-Marx-Straße und Frankendamm aufgrund seiner Ausdehnung und des alten Baumbestandes einen sehr ruhigen Kern.

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, also der Bürger und Bürgerinnen, der Verbände und Organisationen ist ein zentrales Element der Lärmaktionsplanung.

Die Form des Beteiligungsverfahrens ist allerdings nicht weiter definiert. Der abschließende Beschluss über den Lärmaktionsplan erfolgt durch die Bürgerschaft der Hansestadt. Die Bürgerinnen und Bürger werden über den Abschluss der Lärmaktionsplanung von der Hansestadt unterrichtet.

Für die Vorstellung einer Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 29. August 2013 zu einer Bürgerversammlung in das Rathaus eingeladen. Es nahmen etwa 15 interessierte Bürger teil.

Im Rahmen der Vorstellung wurde eine knappe Einführung in die Wirkung und Rechenregeln von Lärmpegeln sowie die Ausbreitung und Dämpfung von Schall gegeben. Nach anschließender Klärung interessierter Verständnisfragen gab es seitens der Bürger Hinweise und Anregungen zu folgenden Themen:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen mit -kontrollen verbinden.
- Forderung konsequenterer Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen.
- An der Kreuzung Heinrich-Heine-Ring/Prohner Straße besonders nachts Lärm durch übermäßige Beschleunigungsvorgänge.
- Frage nach der fehlenden Einbeziehung des Grünhofer Bogens – beantwortet durch die Darstellung der größeren Entfernung der dortigen Wohnbebauung im Unterschied zu den innerstädtischen Durchgangsstraßen und dadurch derzeit nachgeordnet. Möglicherweise Aufnahme in einer späteren Fortschreibung.
- Die Einrichtung von Kreisverkehren wird begrüßt.
- Die vorgestellten Maßnahmen fanden grundsätzlich Akzeptanz.

Am 18. September 2013 fand eine Vorstellung von Entwurf und Maßnahmen des Lärmaktionsplanes vor dem Bauausschuss der Bürgerschaft statt. Einer Anregung, den wegen eines Verkehrsaufkommens weit unter der Schwelle der EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht enthaltenen Straßenzug Große Parower Straße/Spielhagenstraße aufgrund des lärmfördernden Zustandes der Fahrbahnoberfläche mit aufzunehmen, wurde nachgekommen.

Im Nachgang zur Bürgerversammlung ging telefonisch ein Bürgerhinweis folgenden Inhalts ein: Im Zuge des Rügenzubringers und dessen Querung der Bahnstrecke Stralsund – Greifswald werden die beim Überfahren der Fahrbahnübergänge der überführenden Brückenbauwerke entstehenden Impulsgeräusche als außerordentlich störend wahrgenommen. Die Geräuschimpulse entwickeln diese Störwirkung insbesondere nachts und können bei Mitwindsituationen über große Entfernungen (mehrere Kilometer) getragen werden. Als Maßnahme wird empfohlen, den Straßenbaulastträger (SBA Stralsund) durch einen Hinweis zu veranlassen, bei einem künftig erforderlichen Eingriff in die Brückenfahrbahn die vorhandenen einfachen Lamellenfahrbahnübergänge gegen lärmminimierende Ausführungen auszutauschen.

Im Ergebnis fanden die Hinweise und Anregungen Eingang in die Maßnahmengestaltung (s. Maßnahmenblätter, Kap. 5.1)

Der Lärmaktionsplan wird im Internet unter www.stralsund.de veröffentlicht.

8 Entlastung bei Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen besitzt Entlastungswirkungen für die betroffenen Anwohner. Die Zahlen sind in den Maßnahmenblättern jeweils für das örtlich zusammenhängende Maßnahmenpaket aufgeführt.

Selbstverständlich treten die Verbesserungen gleichermaßen für alle Betroffenen auf. Die Einteilung der Betroffenen gem. EG-Umgebungslärmrichtlinie in 5-dB(A)-Intervalle hat jedoch zur Folge, dass die Verbesserung letztlich an der Anzahl der Betroffenen gemessen wird, die infolge der Lärmimmissionsreduzierung einen Intervallwechsel vollziehen. Diese Zahl ist naturgemäß kleiner.

Vor dem Hintergrund dieser Intervallstatistik kann festgestellt werden, dass sich für den gesamten Maßnahmenbereich durch Intervallwechsel belegte Verbesserungen für ca. 700 Anwohner am Tag (i. S. DEN) und 1100 Anwohner in der Nacht ergeben. Die folgenden Abbildungen stellen die Verschiebung grafisch dar. Die Intervalle < 55 dB(A) sind für den Tag-Zeitraum nicht belegt, da hier nicht mehr von Betroffenheit ausgegangen wird.

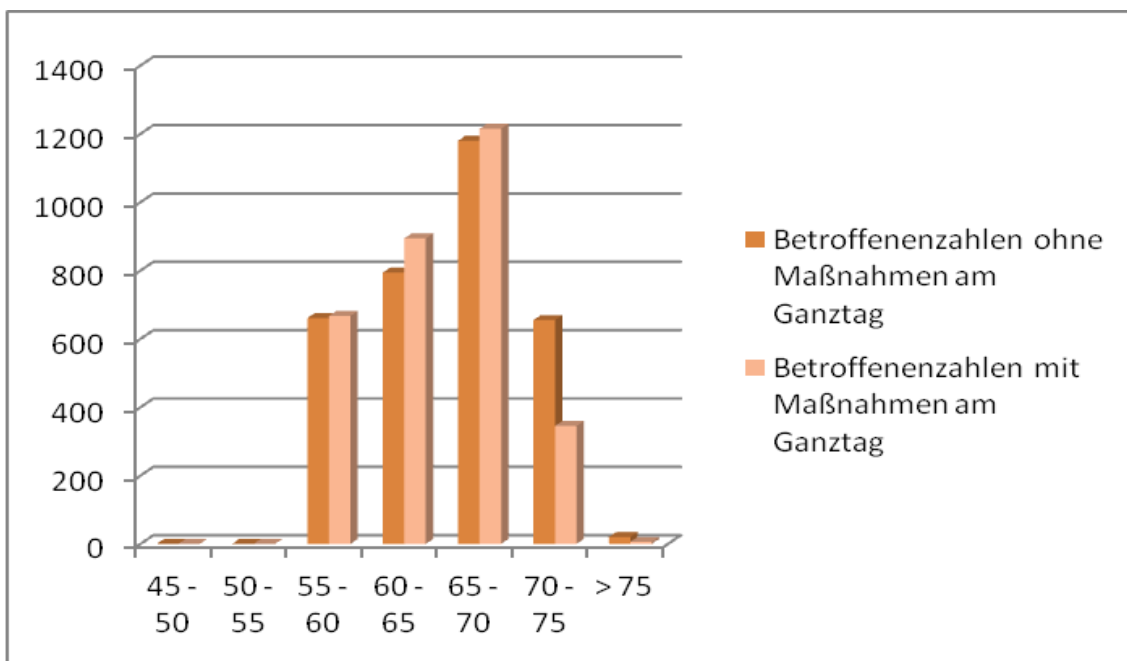


Abbildung 8: Betroffenenstatistik für den Tag (i. S. DEN)

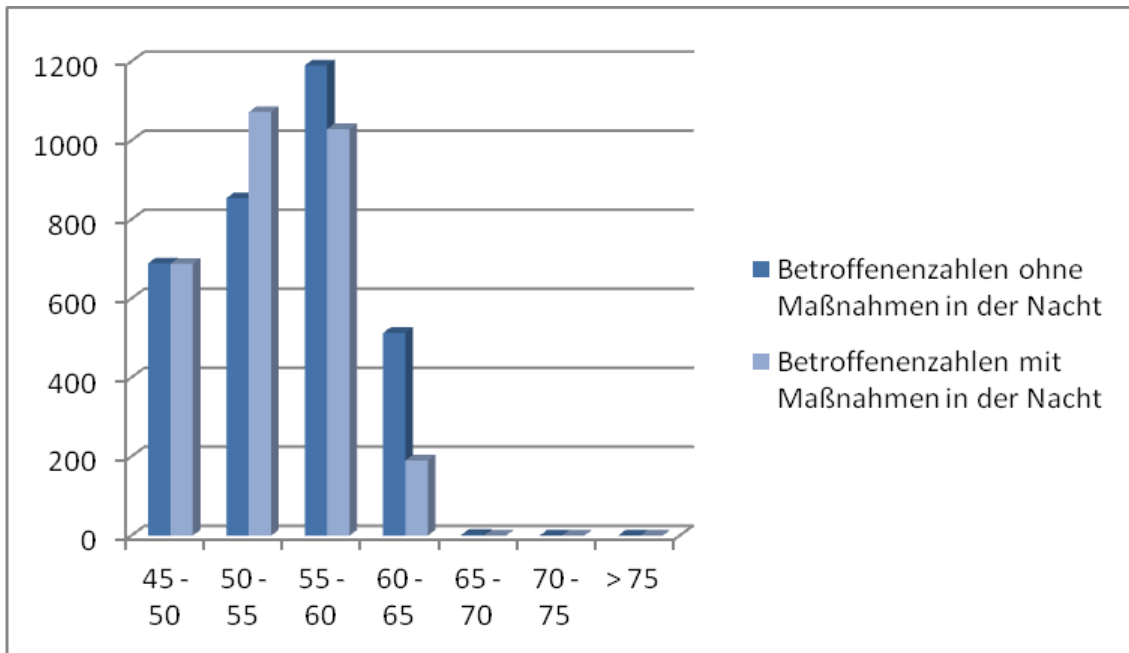


Abbildung 9: Betroffenenstatistik für die Nacht

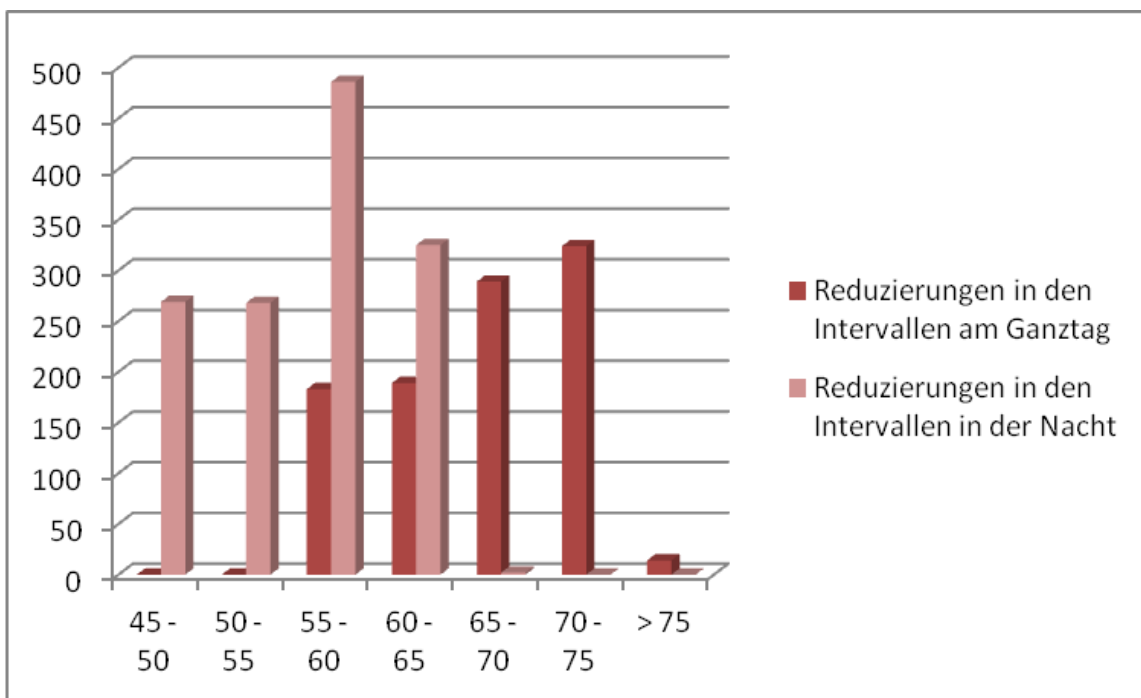


Abbildung 10: Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung

Im Ergebnis ist eine ausgeprägte Verschiebung von höheren Pegelintervallen in niedrigere festzustellen (Abb. 8 und 9). Das stellt einen durchaus erwünschten Effekt dar.

Aus Abb. 10 ist ersichtlich, dass die Reduzierungen in den höchsten Pegelintervallen ebenfalls wunschgemäß am größten sind. Es handelt sich somit um ein durchaus wirksames Paket von Lärminderungsmaßnahmen.

9 Ausblick

Der vorliegende Lärmaktionsplan entspricht den Anforderungen der Stufe II der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Im Zuge der Erarbeitung wurde besonderer Wert auf die Definition konkret beschreibbarer und praktisch umsetzbarer Maßnahmen gelegt. Die Umsetzbarkeit unterscheidet kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben.

Den in Kapitel 5.1 enthaltenen Maßnahmenblättern gleichgestellt sind weitere im Kapitel 4.1 beschriebene nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen, deren Verfolgung als Daueraufgabe begriffen wird.

Nach der Umsetzung von Maßnahmen, die Anordnungen verringerter Höchstgeschwindigkeiten zum Inhalt haben, ist zu beobachten, ob diesen nachgekommen wird. Bei Akzeptanzproblemen durch die Verkehrsteilnehmer sind die Maßnahmen durch sanktionierende oder nicht sanktionierende Überwachungseinrichtungen zu ergänzen.

Der Aktionsplan wäre im Jahr 2018 fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, inwieweit die Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Maßnahmen zur Lärminderung neu aufgenommen werden sollen. Insbesondere sollen Erfahrungen aus der fünfjährigen Umsetzungsperiode gezielt in die weitere Gestaltung des Lärmaktionsplanes eingehen.

Quellenverzeichnis

RICHTLINIE 2002/49/EG:

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

BlmSchG:

Bundes-Immissionsschutzgesetz - BlmSchG vom 15. März 1974. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

UMSETZUNGSGESETZ:

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 S. 1794 (§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

34. BlmSchV:

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV) vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15.03.2006, S. 516.

VBUS:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

VBUSch:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

VBUF:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

16. BImSchV:

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

VBEB:

Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007.

UBA-MAßNAHMENBLÄTTER:

Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr, Umweltbundesamt, Juli 2009, <http://www.uba.de/uba-info-medien/3802.html>

LÄRMKARTEN STRALSUND:

EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Stufe II (2012), Lärmkarten nach §47 c BImSchG, Strategische Lärmkarten für die Hansestadt Stralsund, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV), 18. Juni 2012

ERGÄNZUNGSNETZ STRALSUND:

Strategische Lärmkarte „Betroffenheitsuntersuchung Ergänzungsnetz“ für die Hansestadt Stralsund, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, 02. August 2013

Lärmaktionsplan, 2. Stufe – Bürgerbeteiligung

Zusammenstellung Hinweise / Einwendungen mit Stellungnahme

Einwender	Hinweise / Einwendung	Stellungnahme
XXX 17.11.2016	<p>Unklar erscheint der Ansatz, dass die Lärmbelastung in der Friedrich-Engels-Straße nicht gesondert untersucht wurde.</p> <p>Sind Maßnahmen der Blockumfahrung (S. 20) für die komplette Friedrich-Engels-Straße vorgesehen?</p> <p>Was unternimmt die Stadtverwaltung, um die Höchstgeschwindigkeiten im Verkehrsnetz der Hansestadt Stralsund wirksam zu kontrollieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In der Analyse der Lärmsituation im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Verkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. Bereiche mit 3 Mio. Kfz pro Jahr standen vorrangig in der Betrachtung. • Die Friedrich-Engels-Straße weist geringere Verkehrszahlen auf und stellt vor dem Hintergrund der zuvor genannten Analysenmethode keinen Belastungsschwerpunkt dar. • Die Maßnahmen zur Blockumfahrung umfassen für die Friedrich-Engels-Straße den Abschnitt zwischen Jungfernstieg und Carl-Heydemann-Ring. • Die Kontrolle über die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten ist Aufgabe der Polizei. Unterstützend führt für ausgewählte Straßen die Stadtverwaltung Verkehrserhebungen durch, bei der auch gefahrene Geschwindigkeiten lediglich ermittelt werden. Hieraus können Hinweise an die Polizei zur Notwendigkeit einer wirksamen Kontrolle folgen.
XXX 07.11.2016	<p>Störend ist nicht nur Verkehrslärm, ebenso geht vom Speedwaystadion eine erhebliche Lärmbelastung an Sonnabendnachmittagen und ruhigen Zeiten ab etwa 17:00 bis 20:00 Uhr wochentags aus.</p> <p>Störend sind nicht nur die Motorengeräusche sondern auch die Lautsprecher Anlagen.</p> <p>Innerhalb der Ruhezeiten wird trainiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sport- und Freizeitlärm sind nicht Schwerpunkt dieses Lärmaktionsplanes. In der Bürgerinformationsveranstaltung am 29.08.2013 gab es keine diesbezüglichen Hinweise seitens der Beteiligten. • Beschwerden und Vermutung der Nicht-Einhaltung von Immissionsrichtwerten sind an das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern zu richten, da es sich beim Betrieb des Speedwaystadions um eine genehmigungsbedürftige Anlage gem. 4. BImSchV handelt.

<p>XXX 23.11.2016</p>	<p>Fußgängerüberweg Ecke Breitscheidstr. teilweise asphaltiert. Daraus resultiert extrem belastendes Geräusch. Beschleunigende Busse im Bereich Jungfernstieg 12b als besonders störend. Es finden keine Messungen der Geschwindigkeit durch die Polizei im Bereich Blockumfahrung statt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für den Bereich der Blockumfahrung (C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str.) und Jungfernstieg sind Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgesetzt worden. • Fahrverhalten nicht durch Lärmaktionsplanung regelbar. • Kontrolle von Höchstgeschwindigkeiten können nicht durch den Lärmaktionsplan angeordnet werden.
<p>XXX 21.11.2016</p>	<p>Es wurde keine Lärminderungsmaßnahme für die Greifswalder Chaussee in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen, obwohl Bebauung nah zur Straße und dicht bebaut (Bahnweg - Paschenberg). Die Höchstgeschwindigkeit wird durch Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In der Analyse der Lärmsituation im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Verkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. • Bereiche mit 3 Mio. Kfz pro Jahr standen vorrangig in der Betrachtung. • Punktuell ist für die Greifswalder Chaussee eine Betroffenheit zu verzeichnen, jedoch sind grundsätzlich die Gebäude relativ weit von der Straße entfernt und auch eine Straßenschluchtsituation ist nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund einer ganzheitlichen Betrachtung des Straßenzuges und damit verbundener Maßnahmenentwicklungen ist kein Belastungsschwerpunkt gegeben. • Kontrolle von Höchstgeschwindigkeiten können nicht durch den Lärmaktionsplan angeordnet werden.
<p>XXX 17.11.2016</p>	<p>Heinrich-Heine-Ring 146 wird nicht als identifizierter Belastungsbereich dargestellt. Bittet um Prüfung und ggf. Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich Heinrich-Heine-Ring sind zahlenmäßig nur wenige Betroffenheiten ermittelt worden. • Belastungsschwerpunkte, die im Lärmaktionsplan behandelt wurden sind gekennzeichnet durch große Anzahl an Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln. Dies ist in diesem Bereich nicht gegeben.
<p>XXX 22.11.2016</p>	<p>Mit dem Bau der Ortsumgehungsstraßen und Zubringer zur A 20 wurde kein Lärmschutzkonzept</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Neubau von Ortsumgehungsstraßen und des Zubringers zur A 20 wurde der Lärmschutzanspruch nach der

	erarbeitet. Besonders die Tribseer Vorstadt ist umringt von diesen Straßen und damit stark belastet.	<p>16. BImSchV ermittelt. Weiterhin sind im Nachgang Wohngebiete entstanden, bei denen im Rahmen der Bauleitplanung die Immissionssituation beurteilt wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus diesem Grund wurden die angesprochenen Straßenzüge im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht behandelt.
XXX 23.11.2016	Erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung in der Wasserstraße ist zu verzeichnen.	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmaktionsplan behandelt nicht die Altstadt von Stralsund. In diesem Fall wird auf das Verkehrskonzept Altstadt verwiesen, das Maßnahmen zu Lärminderung enthält. • Die Wasserstraße gehört nicht zum zu betrachtenden Straßennetz für die Lärmaktionsplanung (das Verkehrsaufkommen liegt unter 3 Mio. Kfz/Jahr), aber: • Für die Wasserstraße wird der Anspruch auf Lärmsanierung geprüft.

TOP Ö 3.2

Auszug aus der Niederschrift über die 11. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung am 23.11.2017

Zu TOP : 3.1

Lärmaktionsplan, 2. Stufe

Vorlage: B 0060/2017

Herr Bogusch erklärt, dass die Stadt nach Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet ist, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Weiter teilt Herr Bogusch mit, dass die öffentliche Auslegung des Plans erfolgt ist, sich aus den Eingaben jedoch keine Änderungen ergeben haben. Es müssen Maßnahmen zur Lärmreduzierung für Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von rund 8000 Autos am Tag erarbeitet werden. Stralsund hat sich entschieden, alle Hauptverkehrsstraßen mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Herr Bogusch betont, dass es sich lediglich um ein Strategiepapier handelt und die Maßnahmen daraus nicht einklagbar sind. Allerdings müssen bei Maßnahmen, welche die Stadt umsetzen möchte, die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes berücksichtigt werden. Auch bei der Beantragung einer Förderung für ein Vorhaben spielt der Lärmaktionsplan eine Rolle.

Herr Suhr beantragt, die Vorlage zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Außerdem erkundigt sich Herr Suhr nach der Bindungswirkung des Lärmaktionsplanes. Dazu erklärt Herr Bogusch, dass, wenn es sich beispielsweise um eine konkrete Ausbauplanung für eine bestimmte Straße handelt, auf den Lärmaktionsplan zurückgegriffen wird und die Empfehlungen aus dem Papier in die Planung mit einfließen.

Herr Lastovka stellt den Antrag von Herrn Suhr zur Abstimmung.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

Die Vorlage wird zum nächstmöglichen Termin erneut auf die Tagesordnung gesetzt.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i. A. Gaby Ely

Stralsund, 18.12.2017

**Titel: Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche",
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

Federführung:	60.4 Abt. Planung- und Denkmalpflege	Datum:	08.09.2017
Bearbeiter:	Wohlgemuth, Ekkehard Gessert, Kirstin Löffler, Beate		

Beratungsfolge	Termin	
----------------	--------	--

Sachverhalt:

Mit dem Beschluss der Bürgerschaft vom 22.05.1997 wurde das Planverfahren für den o.g. Bebauungsplan eingeleitet. 2014 wurde das seit 1998 ruhende Bauleitplanverfahren wieder aufgenommen. Auf Grundlage einer städtebaulichen Studie, welche 2013 erstellt wurde, sind 2014 Leitlinien zur Entwicklung des Quartiers aufgestellt und durch die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschlossen worden. Dazu gehörte insbesondere die Entwicklung einer kleinteiligen, auf den historischen Parzellen basierenden Blockrand-bebauung mit einem hohen Freiflächenanteil im Inneren des Quartiers. Besonderes Augenmerk sollte auf eine nachhaltige Bauweise und effiziente Energieversorgung gelegt werden.

Für den Polizeistandort nördlich der Böttcherstraße ist mittelfristig eine Verlagerung geplant. Um Vorgaben für eine künftige Entwicklung dieses Areal festlegen zu können, wird der Standort zusätzlich zu dem im Jahr 1997 beschlossenen Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen.

Das ca. 5.100 m² große Plangebiet befindet sich inmitten der Altstadt, westlich der Jakobikirche. Es wird begrenzt: im Norden durch die Böttcherstr. sowie durch die Flurstücke 115, 117 und 90/14, im Osten durch die Jacobiturmstraße, im Süden durch die Papenstraße und im Westen durch die Filterstraße sowie das Speichergebäude Böttcherstr. 23.

Gemäß dem Städtebaulichen Rahmenplan als Bestandteil des Managementplanes Altstadt, Fortschreibung 2015 ist das Quartier als eine der letzten größeren Brachflächen innerhalb des Sanierungsgebietes Altstadt zu einem Wohngebiet zu entwickeln. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur Jakobikirche als Kulturkirche soll zudem in der Erdgeschosszone entlang der Jacobiturmstraße neben einer Wohnnutzung auch die Ansiedlung ergänzender Nutzungen wie z.B. gastronomische Einrichtungen, Läden, kulturelle Einrichtungen ermöglicht werden, die über die Versorgung des Plangebietes hinausgehen und die Angebote der Kulturkirche ergänzen. Nördlich der Böttcherstr. ist die Errichtung einer Quartiersgarage mit ca. 42 Stellplätzen geplant.

Für den Bebauungsplan kommt das beschleunigte Verfahren gemäß § 13 a BauGB (ohne Umweltprüfung) zur Anwendung.

Lösungsvorschlag:

Der vorliegende Entwurf wird von der Bürgerschaft gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt.

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Bauflächen sollen überwiegend als Allgemeines Wohngebiet (WA) sowie, entlang der Jacobiturmstraße, als Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt werden und gliedern sich jeweils in die Bereiche WA 1 und WA 2 sowie MU 1 und MU 2.

Geplant ist die Entwicklung einer kleinteiligen, auf den historischen Parzellen basierenden Blockrandbebauung mit einem hohen Freiflächenanteil im Inneren des Quartiers.

Der Schwerpunkt der geplanten Bebauung liegt dabei auf Einfamilienhauswohnen in insgesamt 17 Stadthäusern (als Einfamilienhäuser ggf. mit Einliegerwohnungen und –büros). Auf den Eckgrundstücken ist zudem die Errichtung von Mehrfamilienhäusern mit bis zu 6 WE möglich. Zur Wahrung des Wohngebietscharakters sollen sonstige Nutzungen auf die Erdgeschosszone insbesondere in der Jacobiturmstraße konzentriert werden.

Grundlage für die den Bebauungsplan bilden die städtebauliche Studie des Architekturbüros Petersen, Pörksen und Partner, Arbeiten der Bauhaus-Universität Weimar sowie Empfehlungen des Gestaltungsbeirates während der Sitzung am 27.03.2017.

Für das Allgemeine Wohngebiet wird eine maximale Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt. Für die Eckgrundstücke wird abweichend davon eine maximale GRZ von 0,8 vorgesehen, um eine städtebaulich angemessene dichtere Bebauung der Blockecken zu ermöglichen. Für das Urbane Gebiet werden maximale Grundflächen von 0,6 bis 0,8 festgesetzt. Auch hier wird, wie im Allgemeinen Wohngebiet, eine höhere bauliche Dichte ermöglicht.

Die GFZ liegt bei Grundstücken mit zwei Vollgeschossen bei 1,2 bzw. bei Eckgrundstücken bei 1,6. Bei Grundstücken mit 3 Vollgeschossen beträgt die maximale GFZ 1,8 bzw. bei Eckgrundstücken 2,4.

Die Höhe der baulichen Anlagen soll sich in die vorgegebene und historisch geprägte Maßstäblichkeit der Altstadt einfügen. Für die Papen- und Filterstraße werden zwingend zwei Vollgeschosse festgesetzt. In der Böttcherstr. (Südseite) und in der Jacobiturmstraße müssen die Gebäude mindestens zwei und höchstens drei Vollgeschosse aufweisen. Ausgenommen sind die Eckgebäude an der Böttcherstraße, die jeweils zwingend als dreigeschossige Abschlüsse der Fassadenreihe ausgebildet werden sollen.

2. Erschließung / Ruhender Verkehr

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Teile öffentlicher Straßen werden als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Ausgenommen davon ist der zwischen Böttcherstraße und Papenstraße liegende Abschnitt der Jacobiturmstraße, für den eine Festsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ erfolgt. Mit dieser Festsetzung wird der besonderen städtebaulichen Situation des Straßenabschnitts (Straßenquerschnitt, Eingangsbereich Kulturkirche, Nutzungen Erdgeschosszone) Rechnung getragen.

Nördlich der Böttcherstraße ist die Errichtung einer Quartiersgarage als Unterirdische Garage geplant und zulässig. Oberirdische Stellplätze und Garagen innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes und des Urbanen Gebietes werden ausgeschlossen. Mit den Festsetzungen zu Stellplätzen und Garagen sollen zum Einen die stadtbildverträgliche Integration dieser gesichert und zum Anderen die Blockinnenbereiche zur Erhöhung der Wohnqualität von einer entsprechenden Nutzung freigehalten werden.

3. Grünmaßnahmen

Für die 9 nach der Baumschutzsatzung der Hansestadt Stralsund geschützten Bäume ergibt sich ein Pflanzbedarf von 5 Ersatzbäumen und einer Heckenpflanzung von ca. 145 m Länge. Die Ersatzpflanzungen sind auf den privaten Grundstücksflächen und damit vollständig im Geltungsbereich umzusetzen. Für die 2 nach NatSchAG M-V geschützten Linden sind außerhalb des Geltungsbereiches 4 Ersatzbäume zu pflanzen.

4. Klimaschutz / Energiekonzept

Für das Plangebiet wurde ein Energiekonzept erarbeitet, das die Entwicklung eines quartiersbezogenen, effizienten und klimagerechten Versorgungssystems zum Ziel hat. Folgende Grundzüge sind vorgesehen: die Errichtung eines „kalten“ Nahwärmenetzes mit dezentralen Wärmepumpen und die zentrale Umweltwärmeerschließung (Erdwärme) über Erdsonden.

5. Immissionsschutz

Immissionsschutzrechtliche Belange sind im Bebauungsplan aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des Plangebietes zu der als Kulturkirche genutzten Jakobikirche sowie im Bereich der Zu- und Ausfahrt der geplanten Quartiersgarage zu berücksichtigen. Um etwaige Immissionskonflikte abzuschätzen, wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Im Ergebnis werden im Bebauungsplan als passive Maßnahmen zum Schutz vor Außenlärm Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen festgesetzt.

Alternativen:

Der Bebauungsplan ist die planungsrechtliche Voraussetzung für die bauliche Entwicklung dieses innerstädtischen Standortes. Zur Umsetzung der durch die Bürgerschaft beschlossenen Leitlinien zur Entwicklung dieses Quartiers besteht keine Alternative.

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 133 „An der Jakobikirche“ in der vorliegenden Fassung vom September 2017, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A), den textlichen Festsetzungen (Teil B) und den örtlichen Bauvorschriften, sowie die Begründung werden gebilligt und zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB bestimmt.

Finanzierung:

Die Finanzierung der Planungskosten erfolgt aus Städtebaufördermitteln.

Termine/ Zuständigkeiten:

Termin: Amtliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des Entwurfes ca. einen Monat nach Bürgerschaftsbeschluss

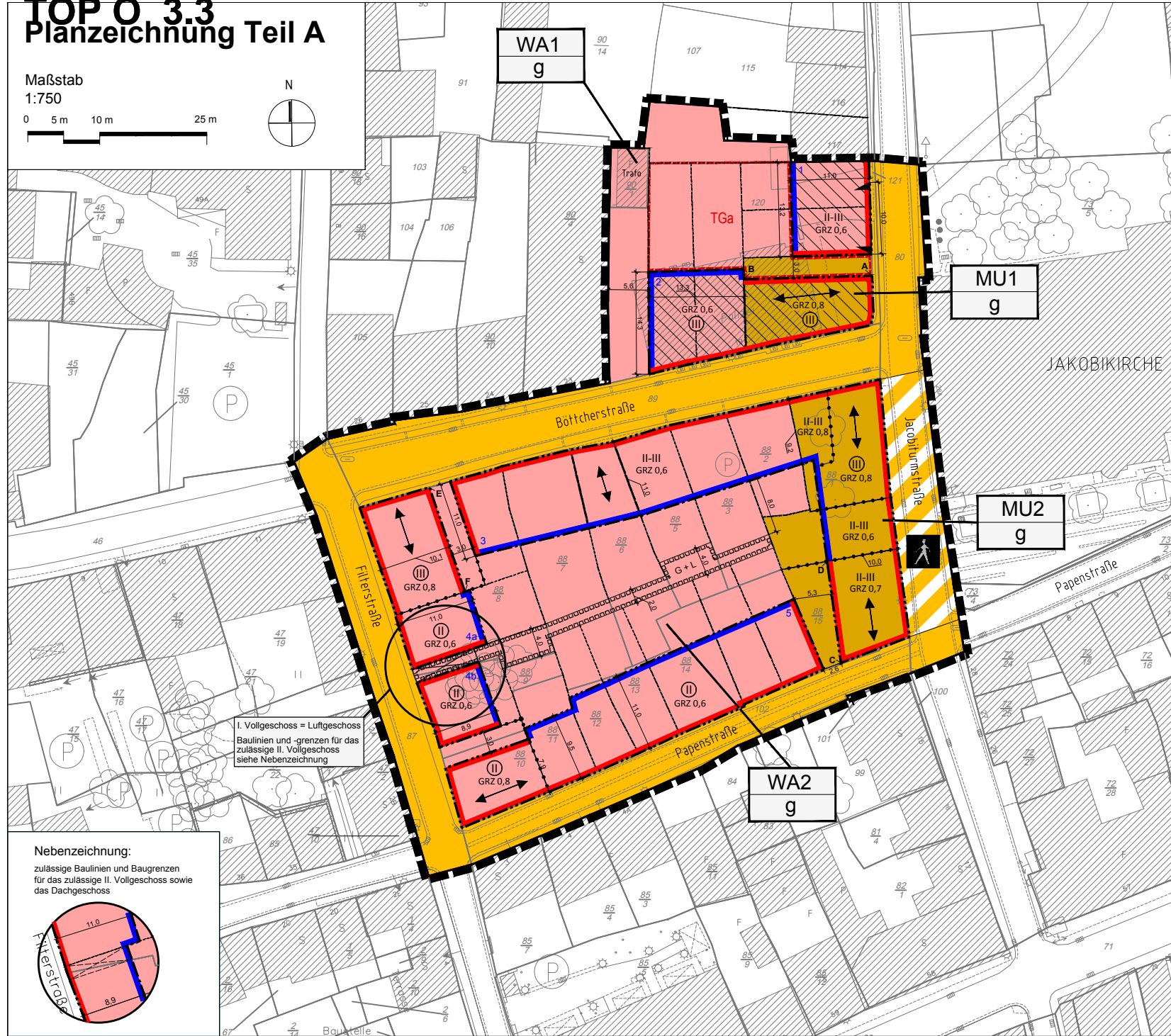
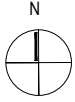
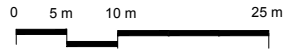
Zuständig: Amt für Planung und Bau, Abt. Planung und Denkmalpflege

Anlage zum Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

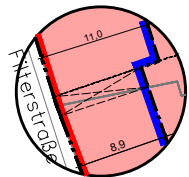
TOP Ö 3.3 Planzeichnung Teil A

Maßstab
1:750



I. Vollgeschoss = Luftgeschoss
Baulinien und -grenzen für das zulässige II. Vollgeschoss siehe Nebenzeichnung

Nebenzeichnung:
zulässige Baulinien und Baugrenzen für das zulässige II. Vollgeschoss sowie das Dachgeschoss



Anlage zum Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

TEIL A Planzeichenerklärung (Auszug)

1. FESTSETZUNGEN

Art der baulichen Nutzung

- WA Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)
- MU Urbanes Gebiet (§ 6a BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung

- GRZ 0,6 Grundflächenzahl (GRZ) (§ 19 BauNVO)
- II zwingend zu errichtende Zahl der Vollgeschosse (§ 20 BauNVO)
- II-III Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß (§ 20 BauNVO)

Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise

- Baulinie (§ 23 Abs. 2 BauNVO)
- Baugrenzen und Baufeldnummerierung (§ 23 Abs. 3 BauNVO)
- Überbaubare Grundstücksfläche, innerhalb derer gemäß textlicher Festsetzung 6.1 die Errichtung von unterirdischen Garagengeschossen zulässig ist
- g geschlossene Bauweise (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

Stellung baulicher Anlagen

- ↔ zulässige Firstrichtung (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)
- Abgrenzung von Bauflächen mit unterschiedlichen Vorgaben zur Firstrichtung soweit sie nicht mit der Linie zur Abgrenzung des Maßes der baulichen Nutzung zusammenfällt

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Straßenverkehrsfläche
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- 🚶 Fußgängerbereich (für Radfahrer frei)
- ⬇ Einfahrtbereich Tiefgarage

Nebenanlagen, Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen

- Tg Fläche für eine Tiefgarage (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Sonstige Festsetzungen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)
- Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebietes (§ 16 Abs. 5 BauNVO)
Hinweis: Die Linie stellt gleichzeitig die Abgrenzung von Bauflächen mit unterschiedlichen Vorgaben zur Firstrichtung dar.
- Mit einem Geh- und Leitungsrecht gemäß textlicher Festsetzung 7.1 zu belastende Fläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

2. DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER

- in Aussicht genommene Grundstücksgrenzen
- A Markierung von Baufeldabschnitten (Buchstaben A bis F) gemäß der textlichen Festsetzung 4.2

Bebauungsplan Nr. 133 "An der Jakobikirche"

ENTWURF

Stand September 2017

TOP Ö 3.3

Auszug aus der Niederschrift über die 03. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung am 02.11.2017

Zu TOP : 4.1

Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss (Eine Variante zum Vergleich mit privaten Stellplätzen.)

Vorlage: B 0061/2017

Herr Wohlgemuth führt aus, dass in der Vorlage ein zentraler Parkierungsstandort vorgesehen ist. Verhandlungen haben ergeben, dass das Land durchaus bereit ist, dass Gebäude in der Böttcherstraße, wo später eine Tiefgarage entstehen soll, an die Stadt zu verkaufen. Mit Hilfe einer Präsentation stellt Herr Wohlgemuth die Varianten vor, die durch die Verwaltung geprüft wurden.

Herr Wohlgemuth weist weiterhin auf die Leitlinien hin, welche mit dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan beschlossen worden sind.

Eine von der Verwaltung entwickelte Variante sieht wie von einigen Ausschussmitgliedern gefordert, das Parken im inneren des Quartiers vor. Hier sollen die Parkplätze durch eine innenliegende Anliegerstraße erreicht werden.

Nach Vorstellung dieser Variante in mehreren Gremien war der Tenor, den Verkehr besser außerhalb des Quartieres zu belassen. Daraufhin wurde nach weiteren Möglichkeiten gesucht.

In der jetzigen Vorlage ist geplant, die Grundstücke nur fußläufig über einen Stichweg erreichbar zu machen. Bei Anordnung der Parkplätze auf den Grundstücken müsste der Stichweg zu einer Anliegerstraße ausgebaut werden. Für die Geschosswohnungsbauten müsste eine Sonderlösung gefunden werden. Weiterhin müsste das städtebauliche Konzept überarbeitet werden.

Die Überlegung, die Parkflächen in die Gebäude zu integrieren würde bedeuten, dass bei den meisten Häusern die gesamte Erdgeschosszone verloren gehen würde. Die Verwaltung plädiert dafür, an den Verhandlungen mit dem Land das Polizeigebäude betreffend dranzubleiben. Eine Zwischenlösung, bis das Gebäude tatsächlich leergezogen ist und das Grundstück genutzt werden kann, könnte sein, einen Teil der Grundstücke des Quartiers 33 erst später zu vermarkten und diese Flächen für das Abstellen von PKWs zu nutzen.

Herr Lastovka fragt, wer die Kosten für das Parkhaus tragen soll.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass durchaus die Möglichkeit besteht, einen Investor zu finden, der eine Tiefgarage mit etwa 40 Stellplätzen und eine überirdische Bebauung des Grundstückes realisieren kann.

Herr Haack ist der Meinung, dass eine 3 m breite Straße ausreicht, wenn es ein Privatweg wird.

Es ist nicht abzusehen, wann das Gebäude in der Böttcherstraße zur Verfügung steht. Außerdem bezweifelt Herr Haack, dass eine Tiefgarage wirtschaftlich betrieben werden könnte. Auch von dem Vorschlag, einige Grundstücke freizuhalten, hält Herr Haack nichts. Er spricht sich für eine schnelle Bebauung des Quartiers aus. Die Fraktion BfS wird an dem Vorschlag festhalten, eine Privatstraße einzurichten und pro Grundstück einen Parkplatz vorzusehen.

Herr Suhr fragt, wie viele Parkplätze in der Variante mit der Anliegerstraße entstehen würden und wie viele Parkflächen dann noch fehlen würden, denn in der Konsequenz würde die Tiefgarage ja nicht entstehen.

Außerdem weist Herr Suhr auf den im Altstadtkonzept festgelegten Biotopflächenfaktor hin und fragt, ob der Verstoß gegen diesen Faktor Konsequenzen hätte.

Weiterhin möchte Herr Suhr wissen, ob es auf Grund der Sanierungssatzung Bestimmungen gibt, die beachtet werden müssen.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass der Biotopflächenfaktor ein Sanierungsziel ist, welcher im „Managementplan Altstadt“ festgeschrieben ist. Wenn die Bürgerschaft in dieser Hinsicht Änderungen in Form eines B-Planes beschließt, beschließt sie gleichzeitig eine Änderung der Sanierungsziele. Bei einer Fortschreibung des Managementplans müsste dieser angepasst werden.

Frau Löffler führt aus, dass es ein Defizit von 15 Stellplätzen geben würde. In einer Tiefgarage auf dem vorgesehenen Areal könnten 40 Stellplätze entstehen, mehr als für das Quartier benötigt würden.

Herr van Slooten gibt zu bedenken, dass noch nicht abzusehen ist, wie viele und welche Art von Interessenten es für das Quartier geben wird. Er bezweifelt auch, dass die Parkhäuser defizitär sind und bezuschusst werden müssen. Weiter schlägt Herr van Slooten vor, im Interessenbekundungsverfahren für das Quartier den Wunsch nach einem Stellplatz abzufragen.

Auf den Einwand von Herrn Haack antwortet Herr van Slooten, dass wenn einer der 17 Eigner einen Parkplatz errichten möchte, die anderen die Kosten für die zu errichtende Straße mittragen müssen.

Herr Haack weist darauf hin, dass er bei dem Hinweis auf die defizitären Parkhäuser die Erbauung meint und nicht deren Betreuung.

Herrn Suhr interessieren die Kosten, die für die Erschließung der Straße entstehen würden, wenn die Parkplätze auf den Grundstücken vorgesehen werden.

Herr Suhr hält die Vorlage von der Verwaltung für sinnvoll. Außerdem geht Herr Suhr von einem Zeitverlust aus, sollte die Verwaltung die Vorlage entsprechend anpassen müssen.

Herr Wohlgemuth erklärt, dass viele Bauherren bei Neubauvorhaben danach fragen, ob die Errichtung einer Tiefgarage möglich und zulässig ist.

Herr Meißner bittet um die Präsentation für die Unterlagen. Herr Wohlgemuth sichert diese zu.

Herr Lastovka stellt den Antrag, die Vorlage zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltung

Die Vorlage wird schnellstmöglich erneut beraten.

Es gibt keinen weiteren Redebedarf. Somit entfallen die übrigen Tagesordnungspunkte und Herr Lastovka schließt die Sitzung.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i. A. Gaby Ely

Stralsund, 18.12.2017

TOP Ö 3.3

Auszug aus der Niederschrift über die 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung am 05.10.2017

Zu TOP : 3.3

Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Vorlage: B 0061/2017

Herr Haack erklärt, dass seine Fraktion der Vorlage so nicht zustimmen kann. Ein Grund sind die Parkplätze, die im Entwurfs- und Auslegungsbeschluss nicht vorgesehen sind. Eine Tiefgarage beim jetzigen Polizeigebäude in der Böttcherstraße zu errichten, ist für die Fraktion BfS keine Option, da der Zeitraum bis zur Entstehung nicht abgeschätzt werden kann.

Herr Haack unterbreitet den Vorschlag, in der Filterstraße im Bereich der Geh- und Leitungsrechte eine Durchfahrt, gekennzeichnet als Privatstraße, zu schaffen. Im B-Plan soll festgelegt werden, dass für jedes Haus im hinteren Bereich eine Parkfläche hergestellt werden darf.

Aus der Sicht von Herrn van Slooten ist es bei der jetzigen Aufteilung der Grundstücke nicht möglich, für jeden einen Parkplatz einzuplanen. Auch der Zugang für Feuerwehr und Krankenwagen zur Filterstraße ist für ihn fraglich, wenn diese zur Privatstraße umgewidmet wird. Herr Haack erklärt, dass die Filterstraße eine öffentliche Straße bleibt. Nur in dem Bereich, wo die Geh- und Leitungsrechte zurzeit eingezeichnet sind, soll eine Privatstraße entstehen, die dann auch den Hauseigentümern gehört. Auf eine weitere Nachfrage von Herrn van Slooten antwortet Herr Haack, dass pro Haus ein Parkplatz geschaffen werden soll.

Herr Wohlgemuth rät von der Änderung dringend ab. Bei Umsetzung des Vorschlages würde ein erheblicher Teil der Innenhoffläche zur Erschließungsfläche werden. Er ergänzt, dass insgesamt 17 Stadthäuser entstehen sollen. Herr Wohlgemuth weist auf einen Beschluss der Bürgerschaft hin, weitgehend begrünte Innenhöfe zu schaffen, welcher so nicht umgesetzt werden könnte. Auch in Gesprächen mit Interessenten wurde deutlich, dass die Menschen in die Stadt ziehen wollen, aber gleichzeitig die Ruhe des Innenhofes schätzen.

In Bezug auf das Polizeigebäude erklärt Herr Wohlgemuth, dass es Gespräche mit dem BBL M-V gibt, das Haus in den Zwischenerwerb zu übernehmen. Eventuell kann schon Anfang nächsten Jahres eine Ankaufvorlage in die Bürgerschaft eingebracht werden.

Anschließend kann nach einem Investor gesucht werden, der Tiefgaragenstellplätze auch für die Bewohner des zu bebauenden Quartiers anbietet.

Herr Lastovka macht Vorschläge für die weitere Vorgehensweise.

Herr Haack spricht sich dafür aus, den von der Verwaltung erarbeiteten Ersatzvorschlag mit den gewünschten Parkplätzen in der nächsten Sitzung noch einmal vorgestellt zu bekommen.

Herr van Slooten beantragt über die Vorlage abzustimmen.

Abstimmung: 3 Zustimmungen 5 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft somit, die Vorlage B0061/2017 nicht gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, die Vorlage, zusammen mit der 2. Variante in der nächsten Sitzung erneut im Ausschuss zu beraten und stellen die Vorlage zurück.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i. A. Gaby Ely

Stralsund, 18.12.2017