

Bekanntmachung

Die 08. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung findet am Donnerstag, den 07.06.2018 statt.

Beginn: 17:00 Uhr

Ort: Hansestadt Stralsund, Rathaus, Konferenzsaal

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Bestätigung der Niederschrift der 06. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 26. 04. 2018.
Bestätigung der Niederschrift der 07. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 17.05.2018.
- 3 Wahl des/der zweiten Stellvertreters/Stellvertreterin des Ausschussvorsitzenden
- 4 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 4.1 Lärmaktionsplanung, Fortschreibung 2. Stufe
Vorlage: B 0014/2018
- 5 Beratung zu aktuellen Themen
- 5.1 Verfahren und Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Schützenbastion
- 6 Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil

- 7 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 7.1 Verkauf eines Eckgrundstückes in der Wolfgang-Heinze-Str. / Mariakronstr.
Vorlage: B 0022/2018
- 7.2 Verkauf eines Grundstückes in der Maxim Gorki Straße
Vorlage: H 0032/2018
- 8 Beratung zu aktuellen Themen
- 9 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

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

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitz

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift der 07. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 17.05.2018
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 18:40 Uhr
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus, Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Hendrik Lastovka

Mitglieder

Herr Jan Gottschling
Herr André Meißner
Herr Stefan Nachtwey
Frau Kathrin Ruhnke
Herr Jürgen Suhr
Herr Peter van Slooten

Vertreter

Herr Thomas Schulz

Vertretung für Herrn Thomas Haack

Protokollführer

Frau Gaby Ely

von der Verwaltung

Frau Ulrike Danzmann
Frau Kirstin Gessert
Herr Jan Höhndorf
Herr Claus Pergande
Herr Henning Steinbach
Frau Gisela Steinfurt
Herr Jörn Tuttlies
Herr Ekkehard Wohlgemuth

Gäste

Frau Liane Hahn

Tagesordnung:

- 1 Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Die Bestätigung der Niederschrift der 06. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 26.04.2018 erfolgt am 07.06.2018.
- 3 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 3.1 Erschließungsvertrag zur Sicherung der landseitigen Er-

schließung im Gebiet der 1. Änderung des Bebauungsplanes
Nr. 38 der Hansestadt Stralsund (Schwedenschanze am
ehemaligen Militärhafen)
Vorlage: B 0021/2018

- 3.2** 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 38 "Hafen und Uferbereich an der Schwedenschanze" Abwägungs- und Satzungsbeschluss
Vorlage: B 0016/2018
- 3.3** Benennung von Straßen in der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0077/2017
- 3.4** Lärmaktionsplanung, Fortschreibung 2. Stufe
Vorlage: B 0014/2018
- 4** Beratung zu aktuellen Themen
- 4.1** Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt
Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0098/2017
- 4.2** zur öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der HST und der Gemeinde Kramerhof, Einreicher: Fraktion Bürger für Stralsund
Vorlage: AN 0036/2018
- 4.3** zur Errichtung einer Beachvolleyball-Halle
Einreicher: Fraktion Bürger für Stralsund
Vorlage: AN 0052/2018
- 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 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.

zu 2 Die Bestätigung der Niederschrift der 06. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 26.04.2018 erfolgt am 07.06.2018.

Die Bestätigung der Niederschrift der 06. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 26.04.2018 erfolgt in der Sitzung am 07.06.2018.

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Erschließungsvertrag zur Sicherung der landseitigen Erschließung im Gebiet der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 38 der Hansestadt Stralsund (Schwedenschanze am ehemaligen Militärhafen) Vorlage: B 0021/2018

Herr Lastovka bittet die Verwaltung um eine kurze Erläuterung der Vorlage.

Herr Bogusch erläutert, dass bereits im August 2016 dem städtebaulichen Vertrag für die wasserseitige Erschließung zugestimmt wurde und bittet nun darum, der landseitigen Erschließung ihre Zustimmung zu geben.

Herr Suhr weist auf seine grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich des Ausmaßes der baulichen Nutzung hin. Herr Suhr fragt weiterhin nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen mit dem Investor bezüglich der Straßensanierung, da die Hochschule als Anlieger der Straße betroffen sein wird. Herr Bogusch führt aus, dass die Sanierung der Straße „Zur Schwedenschanze“ im Haushalt mit aufgenommen wurde, es handelt sich um eine ganz normale Straßenbaumaßnahme die mit dem Versorgungsunternehmen durchgeführt wird. Er teilt weiterhin mit, dass ein Vertrag mit dem Investor, Herrn Muhsal, erarbeitet wurde, der sicherstellt, dass weitere Kosten auf die Stadtverwaltung nicht zukommen werden. Die Kosten für die Leitungsverlegung werden von Herrn Muhsal sowie von den Stadtwerken getragen.

Herr Lastovka stellt fest, dass aus seiner Sicht durch die Regelung des § 4 Absatz 2 der Investor den Beginn der Bauausführung steuern kann, da hier die Verpflichtung zum Beginn von der Vorlage von Unterlagen durch ihn selbst abhängig gemacht wird. Laut Herrn Bogusch wird mit dem Paragraphen geregelt, dass der Investor den Bauablauf mit der Verwaltung abstimmen muss.

Herr Lastovka möchte außerdem von Herrn Bogusch wissen, wie der § 5 Nr. 21 des Erschließungsvertrages zu verstehen ist. Herr Bogusch erläutert dazu, dass geeignete Maßnahmen vom Investor einzuleiten sind, falls durch die Baumaßnahmen Erdbewegungen im Wasserbereich bezüglich der Wassertiefe auftreten. Der Investor soll nicht auf Klimawandel oder ähnliches reagieren, sondern lediglich beachten, dass sich die Wassertiefe durch die Baumaßnahme nicht verändern darf.

Herr Suhr möchte wissen, ob die unter § 5 Nr. 20 des Erschließungsvertrages genannten 100 Liegeplätze für Sportboote eine rechtliche Grenze darstellen. Herr Bogusch führt dazu aus, dass in dem wasserseitigen Vertrag geregelt wurde, dass bei entsprechendem Bedarf, auf maximal 200 Liegeplätze erweitert werden könnte. Es sind jedoch entsprechende Lärm-schutzmaßnahmen und Stellplatznachweise für Kraftfahrzeuge zu erbringen.

Die Ausschussvorsitzenden Herr Lastovka und Herr Meier stellen die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0021/2018 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 1 Gegenstimme 0 Stimmenthaltungen

**zu 3.2 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 38 "Hafen und Uferbereich an der Schwedenschanze" Abwägungs- und Satzungsbeschluss
Vorlage: B 0016/2018**

Frau Gessert erläutert die Vorlage und erklärt, dass es nach der Auslegung keine Bedenken gegen den Bebauungsplan gibt.

In dem B-Plan sind folgende Nutzungen zulässig:

- hafenbezogene Nutzung
- Gastronomie
- Läden
- Beherbergung
- Wohnen
- Ferienwohnungen

Die beiden Baufelder an der Wasserkante nehmen im Erdgeschoss Stellplätze, die gewerbliche Nutzung für den Hafenbetrieb und Beherbergung auf. Hier sollen Ferienapartments entstehen. Die Baufelder B und C sollen für die sensible Wohnnutzung und Ferienwohnungen genutzt werden. Eine Umweltprüfung wurde durchgeführt, diese hat ergeben, dass es keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen gibt. Die Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungen mit der Marina, dem Hafen und dem Sportplatz wurde nachgewiesen.

Herr Suhr fragt, ob der Ausbau der Straße von den Anliegern finanziert werden soll. Weiter möchte er wissen, ob die Anlieger, welche den Straßenausbau finanzieren, aber die Straße aus einem anderen Grunde nutzen als das entstehende B-Plangebiet zu erreichen, rechtliche Bedenken haben und diese eventuell einklagen könnten.

Herr Bogusch erklärt, dass die Straße, welche außerhalb des B-Plangebietes liegt, nach Kommunalabgabengesetz und Straßenbaubeitragssatzung beitragspflichtig ist. Die Anlieger müssen von der Sanierung der Straße profitieren und das ist hier der Fall, da sich die Straße in keinem guten Zustand befindet. Herr Bogusch ergänzt, dass nach Art der Straße von den Anliegern unterschiedlich hohe Beitragssätze erhoben werden. Aus Sicht von Herrn Bogusch dient die Sanierung der Straße nicht nur der Erschließung des Wohngebietes, sondern nutzt auch den Anliegern.

Herr Suhr äußert ausdrücklich seine Bedenken.

Herr Suhr fragt nach, ob von Seiten der Stadt der Versuch unternommen worden ist, den Investor an den Kosten für die Sanierung der Straße zu beteiligen.

Herr Suhr erkundigt sich außerdem, wie sich die rechtliche Situation darstellt, wenn das B-Plangebiet, hier vor allem die Baufelder an der Wasserkante, überflutet wird. Frau Gessert erklärt, dass der B-Plan hierzu Festlegungen trifft und es nicht nur vertragliche Vereinbarungen gibt. Die Erdgeschossfußbodenhöhe muss so angeordnet werden, dass eine Gefähr-

derung für die Bewohner ausgeschlossen ist. Da Regelungen im B-Plan getroffen wurden, kann der Investor keine diesbezügliche Entschädigung geltend machen. Auch im Falle eines Eigentümerwechsels gelten die Festsetzungen aus dem B-Plan.

Zum Ausbau der Straße ergänzt Herr Bogusch, dass hier eine Kostensplittung erfolgen wird. Die Sanierung für die Verkehrsflächen, unter denen Leitungen liegen, werden vom Erschließungsträger übernommen. Für den Rest der Straße übernimmt die Stadt die Kosten und auch nur diese werden auf die Anlieger umgelegt.

Herr Lastovka fragt nach, ob das gesamte Gebiet mit Ferienwohnungen bebaut werden kann. Frau Gessert bestätigt, dass eine Festsetzung wie ursprünglich vorgesehen mit maximal 40 Ferienwohnungen auf Grund eines Gerichtsurteils nicht mehr möglich ist. Allerdings ist dies nicht die Absicht des Vorhabenträgers. Frau Gessert bestätigt aber, dass es sich um eine theoretische Option handelt. Herr Lastovka fragt noch einmal nach, ob es zutrifft, dass, wenn die Wohnungen gekauft werden und dann als Ferienwohnungen vermietet werden, das gesamte Areal zur Ferienwohnungvermietung genutzt werden kann, solange es sich nicht um eine gewerbliche Nutzung handelt. Frau Gessert bejaht das Beispiel.

Herr Suhr regt an, das entsprechende Urteil von der Verwaltung zur Verfügung gestellt zu bekommen. Frau Gessert erklärt, dass eine Festsetzung mit 40 Betten nicht getroffen werden kann, da es sich um ein Baugebiet handelt, in dem 4 Gebäude entstehen. Es könnte eine Benachteiligung entstehen, wenn einer der Eigentümer die 40 Gästebetten für sich beansprucht. Frau Gessert nennt ähnliche Beispiele.

Herr Suhr merkt an, dass es sich demnach um eine Grundsatzentscheidung handelt. Frau Gessert bestätigt dies.

Herr Lastovka stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Unter TOP 5 macht Frau Gessert folgende Ergänzung:

Frau Gessert korrigiert, dass sich die fehlende Festsetzung zu der Anzahl der Gästebetten aus der für das Sondergebiet festgelegten Zweckbestimmung ergibt.

Frau Gessert zitiert von Seite 3 unter *1. Art und Maß der baulichen Nutzung* aus der Vorlage. Aus dem 1. Satz ergibt sich die Zweckbestimmung „Wohnen“ und somit ist die ausschließliche Bereitstellung von Ferienwohnungen nicht möglich.

Herr Lastovka erkundigt sich nach dem möglichen prozentualen Anteil von Wohnungen. Frau Gessert erklärt, dass in den beiden Baufeldern an der Wasserkante kein Wohnen möglich sein wird. Der prozentuale Anteil für Wohnen kann nicht festgelegt werden.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 1 Gegenstimme 0 Stimmenthaltungen

zu 3.3 Benennung von Straßen in der Hansestadt Stralsund Vorlage: B 0077/2017

Herr Bogusch stellt die Vorlage kurz vor.
Die Ausschussmitglieder haben keinen Redebedarf.

Herr Lastovka stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 3.4 Lärmaktionsplanung, Fortschreibung 2. Stufe Vorlage: B 0014/2018

Herr Bogusch erläutert den bisherigen Verfahrensweg.

Herr Lastovka merkt an, dass der Lärmaktionsplan zwar keine unmittelbare rechtsverbindliche Wirkung dem Bürger gegenüber hat, aber doch mittelbare, da der Lärmaktionsplan in jede Abwägungsentscheidung der Verwaltung mit einfließt.

Herr Lastovka beantragt die Vorlage zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Herr Lastovka fragt, ob sich die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes an der vorgesehenen Erstvorlage für das Jahr 2013 orientiert, da dieser alle 5 Jahre fortgeschrieben werden soll. Er erkundigt sich nach der Rechtsgrundlage.

Herr Bogusch bestätigt, dass die 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018 verabschiedet werden muss.

Herr Lastovka schlägt vor, sich nach der Verweisung der Vorlage in die Fraktionen auch noch einmal mit den entsprechenden Rechtsgrundlagen zu befassen.

Herr Bogusch teilt mit, dass das Ziel der Verwaltung ist, die Vorlage in der Bürgerschaftssitzung im Juni beschließen zu lassen.

Herr Bogusch weist darauf hin, dass in der Vorlage eine Änderung zum Verkehr im Jungfernstieg vorgenommen worden ist.

Herr Suhr fragt, ob es möglich ist, den Lärmaktionsplan durch Beschluss zu ergänzen. Als Beispiel nennt Herr Suhr die Aufnahme des Voigdehäger Weges in den Lärmaktionsplan. Herr Bogusch erklärt dazu, dass mindestens die Straßen mit 8000 Kfz-Bewegungen am Tag im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen sind. Die Bürgerschaft kann durch Beschluss weitere Straßen in den Plan mitaufnehmen. Zu dem genannten Beispiel sagt Herr Bogusch, dass der Voigdehäger Weg deutlich unter der Zahl der genannten Kfz-Bewegungen liegt und auch in der Lärmbetroffenheitsermittlung nicht an die entsprechenden Pegel heranreicht.

Herr Lastovka stellt seinen Antrag zur Abstimmung.

Die Vorlage wird am 07.06.2018 erneut im Ausschuss beraten.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion Vorlage: AN 0098/2017

Zur Erläuterung der Problematik verwendet Herr Bogusch eine Präsentation, welche auch Pläne enthält, die den Leitungsbestand an den Standorten anzeigen, die als neue Bankstandorte geeignet erscheinen. Herr Bogusch erklärt, dass Bereiche unter denen Trinkwasser- und Gasleitungen verlaufen, nicht überbaut werden dürfen. Dort, wo ausschließlich Elektroleitungen liegen, besteht die Möglichkeit, eine Bank aufzustellen.

Herr Bogusch geht einzeln auf die Standorte ein, die der Präsentation entnommen werden können.

Standort 1 – wegen des Leitungsbestandes nicht geeignet

Herr Lastovka schlägt vor, die Bank zwar vor das Fenster, aber soweit davon weg aufzustellen, dass es möglich ist, an das Schaufenster heran zu treten. Die Straße ist an dieser Stelle breit genug. Herr Schulz bietet an, mit Herrn Stabenow, dem Eigentümer des Ladens, zu sprechen. Herr Meißner fragt, ob es möglich ist, Bänke quer zwischen zwei Schaufenstern aufzustellen. Herr Bogusch weist darauf hin, dass bisher schon sechs neue Standorte für insgesamt sieben Bänke in der Innenstadt gefunden werden konnten. Er regt an, zusätzliche Standorte als Ausweichmöglichkeiten zu nutzen, sollte ein gewählter Standort doch nicht nutzbar sein. Außerdem erklärt Herr Bogusch, dass die Finanzierung der Bänke noch nicht gesichert ist.

Herr Lastovka erwidert, dass dem Ausschuss ein Prüfauftrag vorliegt, der alle möglichen Bankstandorte aufzeigen soll. In die Bürgerschaft können dann Anträge für die gewünschten Standorte von den Fraktionen mit entsprechender Deckungsquelle eingebracht werden. Herr Bogusch gibt den Hinweis, dass zu den bisher gewählten Standorten für neue Bänke keine Kritik von Anliegern eingegangen ist.

Standort 2 - nicht geeignet, die Granitplatten würden beeinträchtigt werden. Außerdem würde die barrierefreie und fußläufige Strecke beeinträchtigt werden.

Standort 3 – geeignet

Standort 4 – wegen des schmalen Pflasterstreifens nicht geeignet

Herr Lastovka erkundigt sich, ob das Verkehrsschild, welches die Fußgängerzone anzeigt, fest oder variabel aufstellbar ist. Herr Bogusch erklärt, dass es in einem gewissen Rahmen verschoben werden kann. Auf den Vorschlag von Herrn Lastovka, dort eine Bank zu errichten, äußern sowohl Herr Bogusch als auch Herr van Slooten wegen des Anlieferverkehrs ihre Bedenken.

Standort 5 – wegen einer dort verlaufenden Gasleitung ungeeignet

Standort 6 – geeignet

Es wurden Gespräche mit den Grundstückseigentümern geführt, diese haben dem Vorhaben mündlich zugestimmt. Ein entsprechender Vertrag befindet sich auf dem Postweg. Sollte es durch die Bänke und/oder den geplanten Mülleimer zu Verwehrungen kommen, steht den Eigentümern ein Kündigungsrecht zu.

Standort 7 - geeignet

Herr Lastovka erkundigt sich, ob die dort von dem Geschäft genutzte Fläche als Sondernutzungsfläche vergeben ist. Hierzu erklärt Herr Bogusch, dass die Sondernutzungserlaubnisse, die von der Stadt erteilt werden, für ein Jahr befristet sind. Bei einer Neuerteilung würde die Erlaubnis auf die Fläche begrenzt werden, auf der keine Bank steht.

Standort 8 – geeignet

Standort 9 – auf Grund des Leitungsbestandes ungeeignet

Standort 10 – geeignet

Standort 11 – geeignet

Herr Bogusch würde, die gesicherte Finanzierung vorausgesetzt, mit dem Einbau der Bänke beginnen, sollte der Ausschuss dem zustimmen. Bezüglich des Standortes 1 wird Herr Bogusch mit Herrn Stabenow das Gespräch suchen. Verbleibende Bankstandorte sind demnach: 3, 6, 7, 8, 10 und 11.

Herr van Slooten begrüßt die Vorgehensweise.

Der Antrag wird noch einmal auf die Tagesordnung gesetzt, wenn die Bänke eingebaut sind.

**zu 4.2 zur öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der HST und der Gemeinde Kramerhof, Einreicher: Fraktion Bürger für Stralsund
Vorlage: AN 0036/2018**

Herr Höhendorf nennt die Eckpunkte des Vertrages, in dem sich die Hansestadt Stralsund bereit erklärt, den Brandschutz für die Gemeinde Kramerhof zu übernehmen. In dem Vertrag wurde eine pauschale Summe von 16.600€ pro Jahr festgelegt. Die Kündigungsfrist für den Vertrag beträgt 12 Monate zum Ende des Jahres. Eine Kündigung ist dem nach zum 31.12.2019 möglich. Auf Grund einer Änderung des Brandschutzgesetzes ist die Stadtverwaltung ohnehin verpflichtet, den Vertrag zu prüfen. Die Gemeinden sind verpflichtet eine Brandschutzbedarfsplanung aufzustellen und die öffentliche Feuerwehr nach dieser Planung auszustatten. Eine Verwaltungsvorschrift zur Brandschutzbedarfsplanung ist im Oktober 2017 in Kraft getreten. Stralsund hat im Mai 2018 begonnen, durch externe Gutachter eine Brandschutzbedarfsbedarfsplanung aufzustellen. Erst wenn das Gutachten vorliegt, kann eine neue Kostenkalkulation für die Brandbekämpfung in der Gemeinde Kramerhof vorgenommen werden. Herr Höhendorf erklärt weiter, dass der Vertrag im November gekündigt wird und dann neu verhandelt werden muss.

Herr Lastovka vergewissert sich und fragt, ob der bestehende Vertrag auf jeden Fall gekündigt wird. Herr Höhendorf bestätigt dies.

Herr Lastovka stellt den Antrag zur Abstimmung.

Abstimmung: 0 Zustimmungen 8 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft den Antrag nicht weiter zu verfolgen.

Der Präsident wird über das Beratungsergebnis des Ausschusses informiert.

**zu 4.3 zur Errichtung einer Beachvolleyball-Halle
Einreicher: Fraktion Bürger für Stralsund
Vorlage: AN 0052/2018**

Herr Tuttlies erläutert an Hand einer Präsentation, wie eine Beachvolleyballhalle aussehen könnte, wie die Idee entstanden ist und zeigt mögliche Standorte auf.

Die Stadt verfügt über keine Halle mit den entsprechenden Abmaßen und auch nicht über die finanziellen Mittel, um eine städtische Anlage zu bauen.

Dennoch ist die Stadt bereit, die Initiatoren in verschiedenen Belangen zu unterstützen.

Denkbar wäre eine Traglufthalle. Die Kosten liegen zwischen 100.000 und 150.000€. Zusätzlich sind ein Strom- und Gasanschluss notwendig. Außerdem sollte die Halle eingezäunt werden, um sie vor Vandalismus zu schützen und sanitäre Anlagen sollten in der Nähe sein.

Weiter werden Umkleieräume und ein Lagerraum für die Halle benötigt.

Für Vereine besteht in Mecklenburg Vorpommern unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, Fördermittel für den Bau von Sportstätten zu beantragen.

Auf den Sportanlagen der Hansestadt sind keine geeigneten Kapazitäten für eine Traglufthalle vorhanden. Denkbar wäre eine Errichtung der Halle in der Nähe des Strandbades, am sogenannten Sportstrand.

Herr Tuttlies nennt die Vor- und Nachteile des Standortes.

Aus Sicht der Verwaltung macht es Sinn, das Projekt weiter zu verfolgen.

Auf die Frage von Herrn Lastovka, ob eine solche Halle an dem genannten Standort genehmigungsfähig ist, antwortet Herr Wohlgemuth, dass dies geprüft werden muss, bevor dazu eine Aussage getroffen werden kann.

Außerdem fragt Herr Lastovka, ob es eine solche Halle bereits an anderen Standorten in Deutschland gibt. Laut Herrn Tuttlies gibt es jeweils eine Halle in Neustrelitz und Hamburg, die öffentlich nutzbar ist. Weiter möchte Herr Lastovka wissen, ob geprüft wurde, ob die Halle auch zu anderen Zwecken bzw. anderen Zeiten genutzt werden kann. Dazu erklärt Herr Tuttlies, dass die Halle auch für Beachfußball, Beachhandball und Beachtennis geeignet wäre. Ob eine Auslastung der Halle erreicht werden kann, ist noch unklar.

Auf Nachfrage stellt Herr Tuttlies eine weitere Art von Halle vor, die ebenfalls in Frage kommen würde. Es handelt sich um eine Überdachung, die seitlich von Netzen umspannt ist und mit verschiedenen Bodenbelegen ausgestattet werden kann.

Herr Schulz schlägt vor, den Antrag zur Beratung in die Fraktionen zu verweisen.

Die Ausschussmitglieder sprechen sich für die Verweisung des Antrages zur Beratung in den Fraktionen aus.

Die Vorlage wird in der Sitzung im August erneut im Ausschuss beraten.

zu 5 Verschiedenes

Herr Lastovka fragt, ob der Haltepunkt auf dem Neuen Markt, für die Kleinbusse, welche für Standrundfahrten genutzt werden genehmigt ist.

Der Ausschussvorsitzende sieht dort für Autofahrer, die in die Langenstraße einbiegen, eine Gefahrenstelle aufgrund der schlechten Einsehbarkeit. Herr Bogusch erklärt, dass sich die Stadtrundfahrtbusse nach der Straßenverkehrsordnung bewegen, er aber davon ausgeht, dass mit der Neugestaltung des Marktes eine bessere und dauerhafte Lösung für das Problem gefunden werden kann.

Herr Meißner begrüßt, dass der Gehweg der Koppelstraße wieder begehbar gemacht wird. Ihn interessiert, weshalb es außerhalb geschlossener Ortschaften dort in der Nähe einen benutzungspflichtigen Radweg gibt.

Herr Bogusch erklärt, dass dort Tempo 70 gilt und auf Grund dessen, die Benutzungspflicht des Radweges angeordnet wurde.

Frau Gessert informiert, dass die Deutsche Bahn beabsichtigt eine Reisezugabstell- und Behandlungsanlage in Stralsund einzurichten und die Stadt so bahnseitig zu stärken. Die Investition in den Bahnhof soll Impulse auf die Strecke geben.

Die Öffentliche Auslegung der Unterlagen ist erfolgt.

Die Hansestadt wurde zur Abgabe einer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren aufgefordert, diese liegt nun vor.

Frau Gessert geht kurz auf den Inhalt der Stellungnahme ein.

Die Verwaltung ist in der Stellungnahme auf folgende Punkte eingegangen:

- das Errichten einer Lärmschutzwand auf Länge der Gleise von 360 m
- Abführung von Wasser, dass mit Unkrautvernichtungsmitteln belastet ist, ohne die Stadtteiche zu gefährden
- Anordnung der Beleuchtung, um wenig Licht in die Umgebung einzutragen

Auf eine Frage von Herrn Suhr die Lokschuppen betreffend antwortet Herr Wohlgemuth, dass mit der genannten Anlage ein Ausziehgleis verbunden ist, welches auch die Lokschuppen indirekt betrifft. Wenn die Reisezuganlage wie geplant errichtet werden soll, gibt es zu dem Ausziehgleis keine Alternative.

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

Herr Lastovka stellt die Öffentlichkeit wieder her und gibt bekannt, dass der Ausschuss empfiehlt, die Vorlage H 0015/2018 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift
der 06. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 26.04.2018
Beginn: 17:00 Uhr
Ende 18:30 Uhr
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus, Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r

Herr Thomas Haack

Mitglieder

Herr Prof. Dr. Rupert Eilsberger

Herr Jan Gottschling

Herr André Meißner

Herr Stefan Nachtwey

Frau Kathrin Ruhnke

Herr Jürgen Suhr

bis 18:05 Uhr

Herr Peter van Slooten

Protokollführer

Frau Gaby Ely

von der Verwaltung

Herr Stephan Bogusch

Frau Beate Löffler

Frau Anne Marks

Frau Kristina Wilcke

Frau Karin Zech

Gäste

Herr Peter Sobottka

Herr Birger Buhl

Herr Maik Böhmer

Herr Thomas Lücke

Herr Olaf Wermke

Herr Alexander Müller

Tagesordnung:

- 1** Bestätigung der Tagesordnung
- 2** Bestätigung der Niederschrift der 05. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 0504.2018
- 3** Beratung zu Beschlussvorlagen
- 3.1** Bebauungsplan Nr. 50 der Hansestadt Stralsund "Wohngebiet Prohner Straße" - Aufstellungsbeschluss und Einleitung des 10. Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0051/2017
- 4** Beratung zu aktuellen Themen
- 4.1** Entwicklung intermodaler Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof Stralsund
- 4.2** Schutz von Landschaftsbestandteilen in der Hansestadt Stralsund
Einreicher: Michael Adomeit, Gerd Riedel
Vorlage: AN 0099/2017
- 4.3** Klimaschutzteilkonzept Mobilität: Radverbindung Süd-Nord-Achse zwischen Frankenvorstadt und Hauptbahnhof/Kniepervorstadt
Vorstellung Untersuchung zur Entwicklung als Radroute
- 4.4** Votum Maßnahmen Verkehrsberuhigung Wasserstraße
- 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 der 05. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 0504.2018

Die Niederschrift der 05. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung wird ohne Änderungen/Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 2 Stimmenthaltungen

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Bebauungsplan Nr. 50 der Hansestadt Stralsund "Wohngebiet Prohner Straße" - Aufstellungsbeschluss und Einleitung des 10. Änderungsverfahrens des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Stralsund Vorlage: B 0051/2017

Frau Zech erläutert die Vorlage.

Herr Gottschling erkundigt sich, warum die LGE (Landesgrunderwerb M-V GmbH) und nicht die LEG das Gebiet entwickelt.

Frau Zech erklärt, dass die LEG momentan vier B-Pläne entwickelt und damit ausgelastet ist. Frau Zech betont, dass die Stadt mit der LGE ebenfalls gute Erfahrungen gemacht hat. Herr Bogusch ergänzt, dass die LGE sich als guter Partner erwiesen hat, gerade in Baugebieten, welche aus städtischem Interesse entwickelt werden sollen, der Ertrag aber nicht übermäßig hoch ist.

Herr Lastovka fragt, ob die Kleingärtner bereits entschädigt wurden.

Frau Zech teilt dazu mit, dass die LGE bereits Entschädigungen bezahlt hat und auch der Privatinvestor Herr Borbe zum größten Teil entschädigt hat. Für einen kleinen Teil des Grundstückes laufen Verhandlungen zwischen der Kirche und der LGE. Sollte es zu einem Verkauf kommen, würde hier auch die LGE die Entschädigungszahlungen übernehmen.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen.

Herr Lastovka stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Entwicklung intermodaler Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof Stralsund

Zu Beginn verständigen sich die Ausschussmitglieder darauf, den Mitarbeitern der Firma Planorama Rederecht zu erteilen.

Herr Böhmer und Herr Lücke von der Firma Planorama stellen das Projekt mit Hilfe einer Präsentation vor. Die Präsentation wird Anlage zum Protokoll.

Das Konzept enthält u. a. ein Fahrradparkhaus, einen separaten Zu- und Nebeneingang zu den Gleisen bzw. zum Bahnhofsgebäude und weiteren Stellplatzflächen im Bereich der Alten Rostocker Straße.

Kernpunkt des Konzepts ist ein Richtungsknoten (Haltestelle, die aus zwei Richtungen angefahren werden kann.). Dem liegt eine Umorganisation der motorisierten Individualverkehre u. a. im Tribseer Damm zu Grunde.

Vor den Gebäuden soll die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Es soll ein Bahnhofsvorplatz entstehen.

Dazu müssen Veränderungen in den Fahrspuren der unterschiedlichen Straßen im Umfeld des Bahnhofes vorgenommen werden.

Denkbar ist eine durchgehende Unterführung, um so direkt die Gleise aus Richtung Rostocker Straße zu erreichen. In der Bahnhofsstraße sollen Abstellmöglichkeiten für Busse entstehen. Durch die Umstrukturierung soll die ursprüngliche Grünanlage am Frankenteich wieder hergestellt werden.

Eine neu entstehende zentralgelegene Bushaltestelle soll für zwei mal drei Gelenkbusse geeignet sein.

Das Konzept bietet eine gute Verknüpfung zwischen den vielen verschiedenen Verkehren auf relativ engem Raum.

Herr Gottschling erkundigt sich, ob das Konzept, sollte es realisiert werden, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn umgesetzt werden soll.

Herr Bogusch bestätigt, dass Abstimmungen mit der Bahn stattfinden.

Herr Bogusch betont, dass es Ziel ist, ein mit allen Betroffenen abgestimmtes Konzept zu erarbeiten und umzusetzen.

Herr Haack fragt, wo der Busbahnhof vorgesehen ist bzw. ob er überhaupt noch geplant ist. Außerdem möchte Herr Haack wissen, ob es stimmt, dass der Jungfernstieg Einbahnstraße werden soll und nur der Bus in beide Richtungen verkehren darf. Weiterhin erkundigt sich Herr Haack nach den geplanten Zeiträumen für die Umsetzung des Projektes.

Herr Bogusch erklärt, dass es eine zentrale Umstiegshaltestelle am Bahnhof geben soll, welche die Qualität eines Busbahnhofes bietet.

Abstellmöglichkeiten für Busse sollen in der Bahnhofsstraße geschaffen werden, außerdem im vorderen Bereich ein Stellplatz für den Fernbusverkehr (Flixbus).

Optional ist vorgesehen, die Busse am Fahrbahnrand abzustellen.

Das vorgestellte Konzept soll zeigen, wie mit der gesamten Fläche umgegangen werden kann. Deshalb auch die Überlegung des Büros, die Grünanlage wieder herzustellen und die Fläche nicht als Abstellfläche für Busse zu nutzen.

Den Jungfernstieg betreffend sind die Optionen noch offen. Sicher ist, dass der Bus den Jungfernstieg in beiden Richtungen befahren können muss, da es sonst zu großen Umwegen im Busverkehr kommt.

Als nächster Schritt soll geschaut werden, welche Maßnahmen sich aus dem Konzept lösen und bereits umsetzen lassen. Die Verhandlungen mit der Bahn, die Unterführung betreffend, werden Jahre in Anspruch nehmen.

Herr Bogusch schätzt die benötigte Planungszeit auf ein bis zwei Jahre.

Herr Lastovka erkundigt sich nach der Menge und der Anordnung der verbleibenden Kiss+Ride Parkplätze.

Herr Böhmer erklärt, dass diese in der Bahnhofstraße angelegt werden sollen. Um die gewonnene Fläche für die Umgestaltung des Vorplatzes nutzen zu können, müssten die jetzigen Parkflächen vor dem Bahnhof entfallen. Dies würde auch die schwierigen bestehenden Verkehrsbeziehungen entspannen.

Herr Lastovka hält es für wichtig, dass die Bahnnutzer direkt vor dem Bahnhof abgesetzt werden können und keine Unterführung nutzen müssen. Schon jetzt sind aus seiner Sicht nicht ausreichend Kiss+Ride Parkplätze vorhanden.

Herr Professor Dr. Eilsberger kritisiert, dass die Taxis in dem vorgestellten Konzept nicht mehr direkt vor dem Hauptzugang zum Bahnhof halten. Weiterhin zeigt er sich besorgt über das Klientel, welches den neu gestalteten Bahnhofsvorplatz vermutlich nutzen würde.

Herr Böhmer erklärt, dass die Taxis direkt am Fahrbahnrand vor dem Bahnhof am Platzrand abfahren. Es handelt sich um 10 – 20m. Herr Prof. Dr. Eilsberger hält diese Lösung für ungünstig.

Der neu geschaffene Platz soll für Einwohner und Touristen gleichermaßen nutzbar sein.

Herr Sobottka äußert Bedenken, dass die Pläne für den Busverkehr, vor allem für den Regional-Busverkehr, wie vorgeschlagen umgesetzt werden können. Aus seiner Sicht müssten weitere Flächen in der Bahnhofstraße in die Planung mit einbezogen werden. Weiter fragt Herr Sobottka, wo die jetzt am Bahnhof abgestellten Pkw in Zukunft geparkt werden sollen. Die geplante Unterführung sollte von einer Seite zur anderen reichen. Das Fahrradparkhaus sollte laut Herrn Sobottka ebenfalls verlegt werden.

Herr Bogusch erklärt, dass im Konzept zu den Richtungsknoten die Bedarfe ermittelt wurden. Nach den Ergebnissen aus dem Konzept wurde die dargestellte Anlage konzipiert. In der Bahnhofstraße und in der Alten Rostocker Straße sollen Abstellmöglichkeiten für Busse geschaffen werden.

Zur Parksituation entgegnet Herr Bogusch, dass die Autofahrer zum Abstellen ihrer Pkw das vorhandene Parkhaus nutzen können. Einen Tunnel auf der gesamten Länge zu bauen, wäre ein ehrgeiziges und langwieriges Projekt. Damit Fahrradfahrer einen kurzen Weg zum Bahnhof haben und sonst die Gefahr besteht, dass das Fahrradparkhaus nicht genutzt wird, soll es an der vorgesehenen Stelle errichtet werden. Auf Nachfrage erklärt Herr Bogusch, dass auf Barrierefreiheit geachtet wurde.

Herr Suhr begrüßt die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Bei einer Errichtung eines durchgehenden Tunnels wären auch die Gleise 5 und 6 besser erreichbar und die Zugnutzer mit Fahrrädern wären nicht mehr auf den ohnehin zu kleinen Fahrstuhl angewiesen.

Herr Suhr fragt, ob die Einbahnstraßenlösung für Pkw im Jungfernstieg aus Verkehrssicht notwendig ist. Weiter fragt Herr Suhr, ob geplant ist, dass der Radweg auf der Fahrbahn oder separat geführt werden soll. Herr Böhmer führt aus, dass dort wo es Veränderungen geben wird, die Radfahrstreifen auf der Fahrbahn verlaufen sollen.

Herr Bogusch erklärt, dass es das Ziel ist, den jetzt vorhandenen Verkehrsknotenpunkt zu entspannen. Durch die Einbahnstraßenlösung würde diese Entspannung und die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung erreicht werden. Als Wendemöglichkeit soll der Kreisverkehr an der Bahnhofstraße genutzt werden.

Es gibt auch die Überlegung, den Jungfernstieg ausschließlich für den Busverkehr freizugeben.

Herr Meißner fragt, ob für den stadtauswärtsfahrenden Bus, der die Fahrbahn kreuzt, eine Ampelanlage oder ähnliches eingerichtet werden soll. Herr Bogusch bestätigt, dass es eine Lichtsignalanlage geben wird, in der der Bus, welcher aus der Busspur kommt, ein eigenes

Signal erhält. Den Vorschlag von Herrn Meißner, die Verkehrsbeziehungen durch verschiedene Ebenen zu lösen, hält Herr Bogusch für nicht realisierbar.

Auf Nachfrage von Herrn Lastovka nennt Herr Böhmer verschiedene Projekte, an denen die Firma momentan beteiligt ist bzw. Umgestaltungen an Bahnhöfen vornimmt. Herr Böhmer betont, dass Problematiken die Verkehre betreffend, zusammen mit einem Verkehrsplaner bearbeitet werden.

Das vorgestellte Projekt wird von den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis genommen.

Herr Lastovka schließt den Tagesordnungspunkt.

zu 4.2 Schutz von Landschaftsbestandteilen in der Hansestadt Stralsund
Einreicher: Michael Adomeit, Gerd Riedel
Vorlage: AN 0099/2017

Zu Beginn erhält Herr Birger Buhl vom Landkreis von den Ausschussmitgliedern einstimmig Rederecht.

Herr Buhl erläutert die vorgelegten Unterlagen und beantwortet damit die Fragen, welche sich aus der Sitzung am 22.02.2018 ergeben haben.

Herr Lastovka bedankt sich bei Herrn Buhl für die geleistete Arbeit und stellt den Antrag zur Diskussion.

Herr Haack ist der Auffassung, dass die genannten Landschaftsteile bereits geschützt werden und deshalb kein weiteres Handeln in Bezug auf den Antrag notwendig ist. Davon unabhängig hält er es für sinnvoll, sich insgesamt noch einmal mit der Situation zu befassen.

Herr van Slooten sieht ebenfalls keinen Handlungsbedarf.

Herr Lastovka stellt den Antrag zur Abstimmung.

Die Ausschussmitglieder sprechen sich einstimmig gegen die Weiterverfolgung des Antrages durch die Bürgerschaft aus.

Der Präsident wird über das Beratungsergebnis informiert.

Abstimmung: 0 Zustimmungen 8 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4.3 Klimaschutzteilkonzept Mobilität: Radverbindung Süd-Nord-Achse zwischen Frankenvorstadt und Hauptbahnhof/Kniepervorstadt
Vorstellung Untersuchung zur Entwicklung als Radroute

Die Präsentation, welche zur Vorstellung des Projektes genutzt wird, wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Die gesamte Strecke soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Konkret bedeutet dies, dass der Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat. Gleichzeitig soll die Nutzung durch den Kfz-Verkehr weiterhin erhalten bleiben. Es gibt die Überlegung, die Gentzkowstraße, dort wo sie in die Bahnhofsstraße übergeht, zu sperren und nur für den Radverkehr offen zu halten. Der Kfz-Verkehr soll wie bisher, über die Karl-Marx-Straße und den Tribseer Damm abgewickelt werden.

Der Bahnweg soll zwischen Feldstraße und Greifswalder Chaussee zur Einbahnstraße in Richtung Greifswalder Chaussee werden, um das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zu reduzieren. Damit die Greifswalder Chaussee sicher gequert werden kann, soll eine Mittellinse entstehen.

Hinter der Brücke Feldstraße soll mit baulichen Elementen ein Teil der Fahrbahn abgetrennt werden umso den Radverkehr in beiden Richtungen führen zu können. Auch hier soll eine Querungsmöglichkeit vor der Brücke geschaffen werden.
Eventuell besteht die Möglichkeit, sich das Vorhaben fördern zu lassen.

Herr Meißner sieht mit der Sperrung der Gentzkowstraße eine ähnliche Diskussion entstehen, wie bei dem Vorhaben, die Wasserstraße zu sperren. Die Strecke wird bei Stau gerne von Ortskundigen genutzt.

Herr Sobottka sieht das Projekt positiv, merkt aber an, dass die Bahnhofstraße in diesem Zusammenhang ausgebaut werden muss. Auch Herr Sobottka spricht sich gegen die Sperrung der Gentzkowstraße aus.

Der Vorschlag von Herrn Sobottka, die Bahnhofstraße zu verlängern, kann aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden.

Herr Bogusch stimmt Herrn Sobottka zu, dass der Gehweg der Bahnhofstraße saniert werden müsste, um ihn entsprechend nutzen zu können.

Herr Bogusch erklärt, dass es wichtig ist, Prioritäten festzulegen. Es ist zu entscheiden, ob der Radverkehr gefördert werden oder die Gentzkowstraße als Entlastungsstrecke für die Autofahrer offen bleiben soll.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen. Der Ausschussvorsitzende schließt den Tagesordnungspunkt.

zu 4.4 Votum Maßnahmen Verkehrsberuhigung Wasserstraße

Mit der Maßgabe, dass der Fahrradbügel Wasserstraße / Ecke Semlowerstraße in Fahrtrichtung auf der rechten Seite aufgestellt wird, werden die vorgestellten Maßnahmen von den Ausschussmitgliedern befürwortet.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 5 Verschiedenes

Herr Lastovka erkundigt sich nach der Verkehrszählung im Bahnweg und bittet Herrn Bogusch, diese dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen.

Der Ausschussvorsitzende erinnert, dass in der Sitzung im Mai über die zusätzlich aufgestellten Sitzgelegenheiten in der Altstadt informiert wird.

Es erfolgt der Ausschluss der Öffentlichkeit.

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

Herr Lastovka stellt die Öffentlichkeit wieder her und schließt die Sitzung.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

Titel: Lärmaktionsplanung, Fortschreibung 2. Stufe

Federführung:	60.6 Abt. Straßen und Stadtgrün	Datum:	26.03.2018
Bearbeiter:	Wohlgemuth, Ekkehard Steinbach, Henning		

Beratungsfolge	Termin	
OB-Beratung	07.05.2018	
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	17.05.2018	
Bürgerschaft	24.05.2018	

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.

In einer 2. Stufe waren bis Ende 2013 Lärmaktionspläne für die Hauptverkehrsstraßen mit > 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag aufzustellen. Die Hansestadt Stralsund war mit der 2. Stufe betroffene Gemeinde und in der Pflicht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen und zu beschließen.

Dieser Pflicht kam die Hansestadt Stralsund mit Beschluss der Bürgerschaft vom 18.01.2018 nach.

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 nächste von der EU vorgeschriebene Termin für die Vorlage des beschlossenen LAP, 1. Fortschreibung der Stufe II beim LUNG ist der 18.07.2018.

Zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans fand eine Öffentlichkeitsbeteiligung am 27. Februar 2018 statt.

Lösungsvorschlag:

Der Lärmaktionsplan Stufe II wird fortgeschrieben.

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.

Weiterhin werden als vorbeugender Schutz vor Lärm "ruhige Gebiete" festgelegt (Anlage 1, Kapitel 6). Diese Gebiete sollen keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt bzw. vor diesem geschützt werden.

Alternativen:

Es sind keine Alternativen vorhanden. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird gesetzlich gefordert.

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

1. Der Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II) Fortschreibung 2018 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. 6,4 Mio. Euro	
Finanzierung	
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:

Untere Immissionsschutzbehörde der Hansestadt Stralsund (Amt für Planung und Bau, Abteilung Bauaufsicht / Immissionsschutz) unter Mitwirkung der Abteilung Straßen und Stadtgrün.

Die Vorlage des beschlossenen LAP, 1. Fortschreibung der Stufe II, beim LUNG ist für den 18.07.2018 festgesetzt.

Anlage 1 Lärmaktionsplan Stralsund Fortschreibung 2018 2108-04-19

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

Hansestadt Stralsund

Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II) Fortschreibung 2018

Regionalplanung

Umweltplanung

Landschaftsarchitektur

Landschaftsökologie

Wasserbau

Immissionsschutz

Hydrogeologie

Projekt-Nr.: 22631-10

Fertigstellung: April 2018

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

Mitarbeit: M. Sc. Geow. Maiko Becker



UmweltPlan GmbH Stralsund

info@umweltplan.de
www.umweltplan.de

Hauptsitz Stralsund

Postanschrift

Tribseer Damm 2
18437 Stralsund
Tel. +49 3831 6108-0
Fax +49 3831 6108-49

Niederlassung Rostock

Majakowskistraße 58
18059 Rostock
Tel. +49 381 877161-50

Außenstelle Greifswald

Bahnhofstraße 43
17489 Greifswald
Tel. +49 3834 23111-91

Geschäftsführerin

Dipl.-Geogr. Synke Ahlmeyer

Zertifikate

Qualitätsmanagement
DIN EN 9001:2015
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	Im Rahmen des vorhandenen Lärmaktionsplans umgesetzte Maßnahmen	9
3.3	Fortschreibung des Lärmaktionsplans.....	11
4	Ableitung von Handlungsmöglichkeiten	16
4.1	Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten	16
4.2	Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund.....	18
5	Maßnahmen	20
5.1	Beschreibung der Maßnahmen.....	20
5.2	Kostenschätzung für die Maßnahmen.....	35
6	Ruhige Gebiete	39
7	Öffentlichkeitsbeteiligung	40
8	Entlastung bei Umsetzung der Maßnahmen	43
9	Ausblick	45

Quellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1:</i>	<i>Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen für das Hauptverkehrsnetz nach EG-Umgebungslärmrichtlinie.....</i>	<i>9</i>
<i>Tabelle 2:</i>	<i>Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet</i>	<i>12</i>
<i>Tabelle 3:</i>	<i>Geschätzte Kosten für die einzelnen Maßnahmen.....</i>	<i>35</i>

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1:</i>	<i>Hauptverkehrsstraßen- und Ergänzungsnetz.....</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 5:</i>	<i>Entlastungswirkung durch umgesetzte Maßnahmen ganztags</i>	<i>10</i>
<i>Abbildung 5:</i>	<i>Entlastungswirkung durch umgesetzte Maßnahmen nachts</i>	<i>11</i>
<i>Abbildung 4:</i>	<i>Aktuelle Belastungsbereiche.....</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 5:</i>	<i>Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen</i>	<i>18</i>
<i>Abbildung 6:</i>	<i>Vorgesehene Lärminderungsmaßnahmen.....</i>	<i>20</i>
<i>Abbildung 7:</i>	<i>Betroffenenstatistik für den Tag (i. S. DEN)</i>	<i>43</i>
<i>Abbildung 8:</i>	<i>Betroffenenstatistik für die Nacht.....</i>	<i>44</i>
<i>Abbildung 9:</i>	<i>Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung.....</i>	<i>44</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. Bestehende Lärmaktionspläne sind bei Vorliegen erheblicher Veränderungen oder spätestens nach Ablauf von fünf Jahren fortzuschreiben.

Bei der 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 Haupteisenbahnstrecken 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} 65 dB(A) und
- L_{night} 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 das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV). Die Ergebnisse wurden den Gemeinden zur Verfügung gestellt (LÄRMKARTIERUNG STRALSUND).

Die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes Stralsund ist wiederum die Hansestadt Stralsund (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 Oberzentrumsfunktion.

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 östlich der Kreuzung mit der B 194
- B 194, bis zur Kreuzung mit der B 105
- B 96 Rügenzubringer
- L 222, Greifswalder Chaussee ab Querung B 96 bis Andershof, Deviner Weg
- L 213, ab B 96 Abfahrt Feldstraße bis zum Kreisverkehr Parower Chaussee

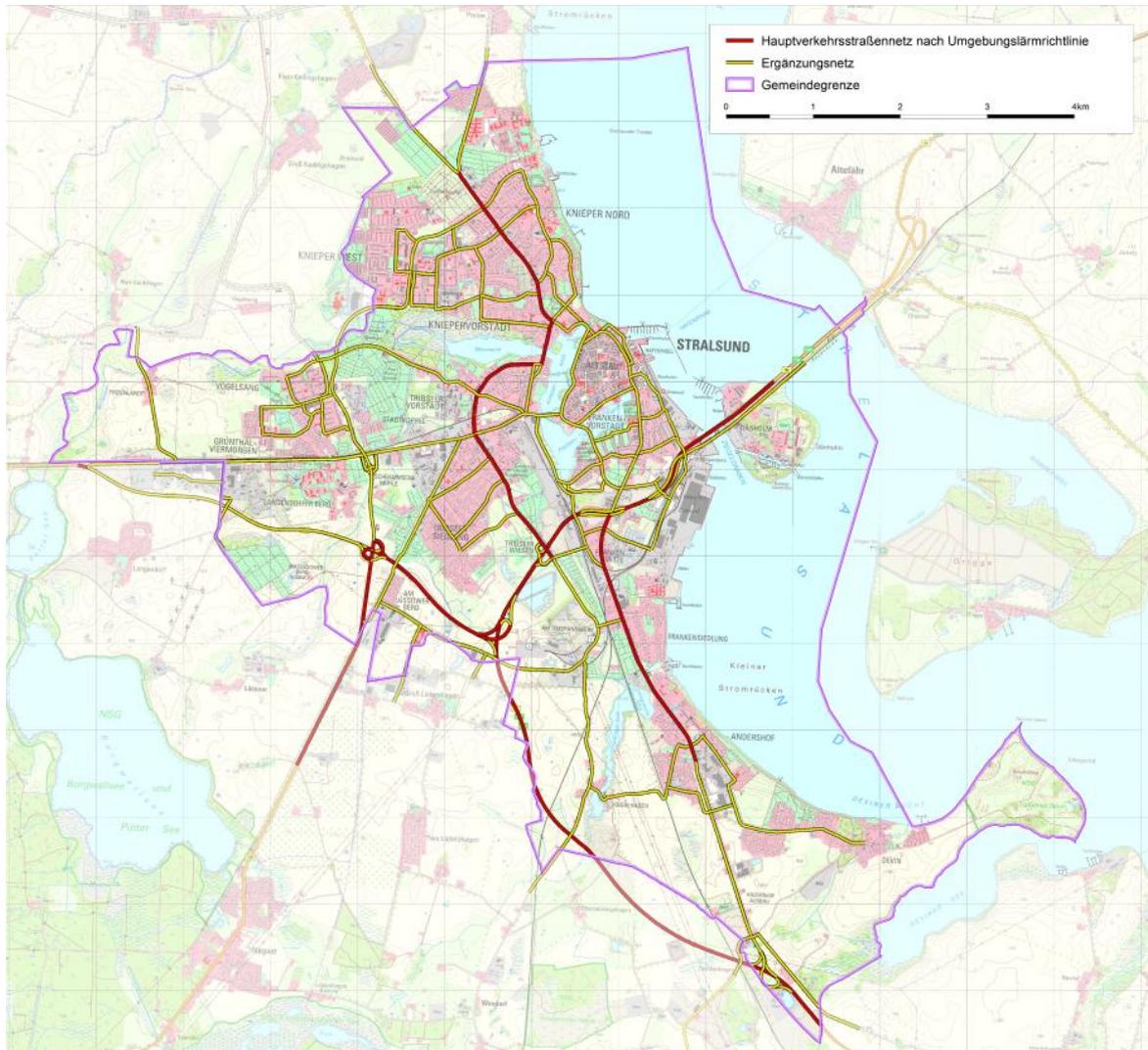


Abbildung 1: Hauptverkehrsstraßen- und Ergänzungsnetz

Abb. 1 zeigt darüber hinaus die zusätzlich kartierten Straßen mit vergleichbaren oder geringeren Verkehrsmengen (sog. Ergänzungsnetz).

Die Verkehrsmengen lieferte das LUNG MV im Zusammenhang mit der strategischen Lärmkartierung.

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.

Darüber hinaus gingen vorhandene Daten aus dem durch die Bürgerschaft beschlossenen Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II) (LÄRMAKTIONSPLAN STRALSUND) ein, der hiermit seine 1. Fortschreibung erfährt.

Die zugrundeliegenden Lärmkarten für den Straßenverkehr stellt das LUNG MV über einen Lärmkarten-Viewer zur Verfügung (<http://www.laermkartierung-mv.de>). Eine Übersicht über die Lärmimmissionen des Gesamtnetzes geben die Abbildungen 2 und 3 auf den folgenden beiden Seiten (Quelle: LÄRMKARTIERUNG 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 Rügenezubringer) als auch die Abschirmwirkung der städtischen Bebauung sind sofort augenfällig.

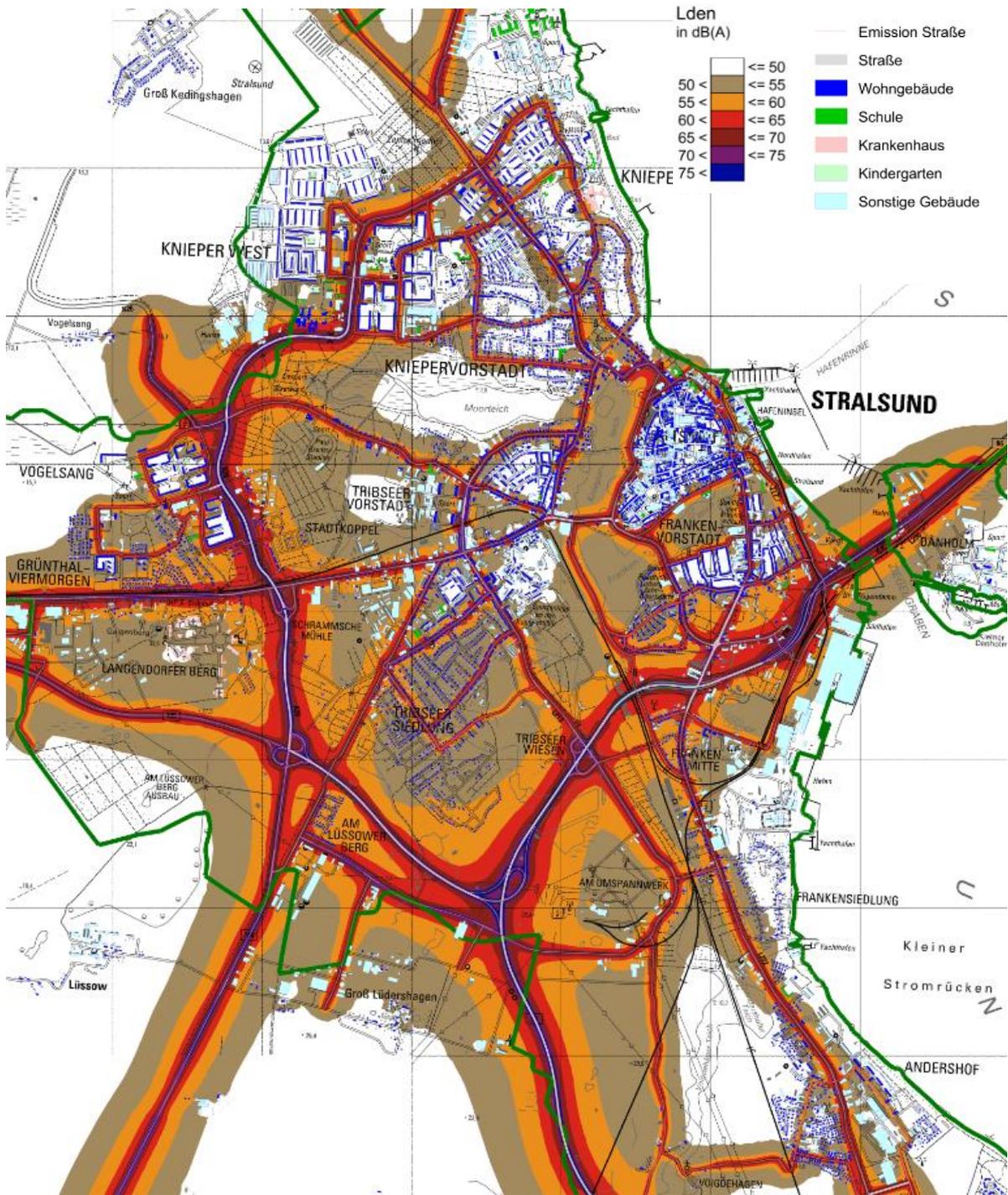


Abbildung 2: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“

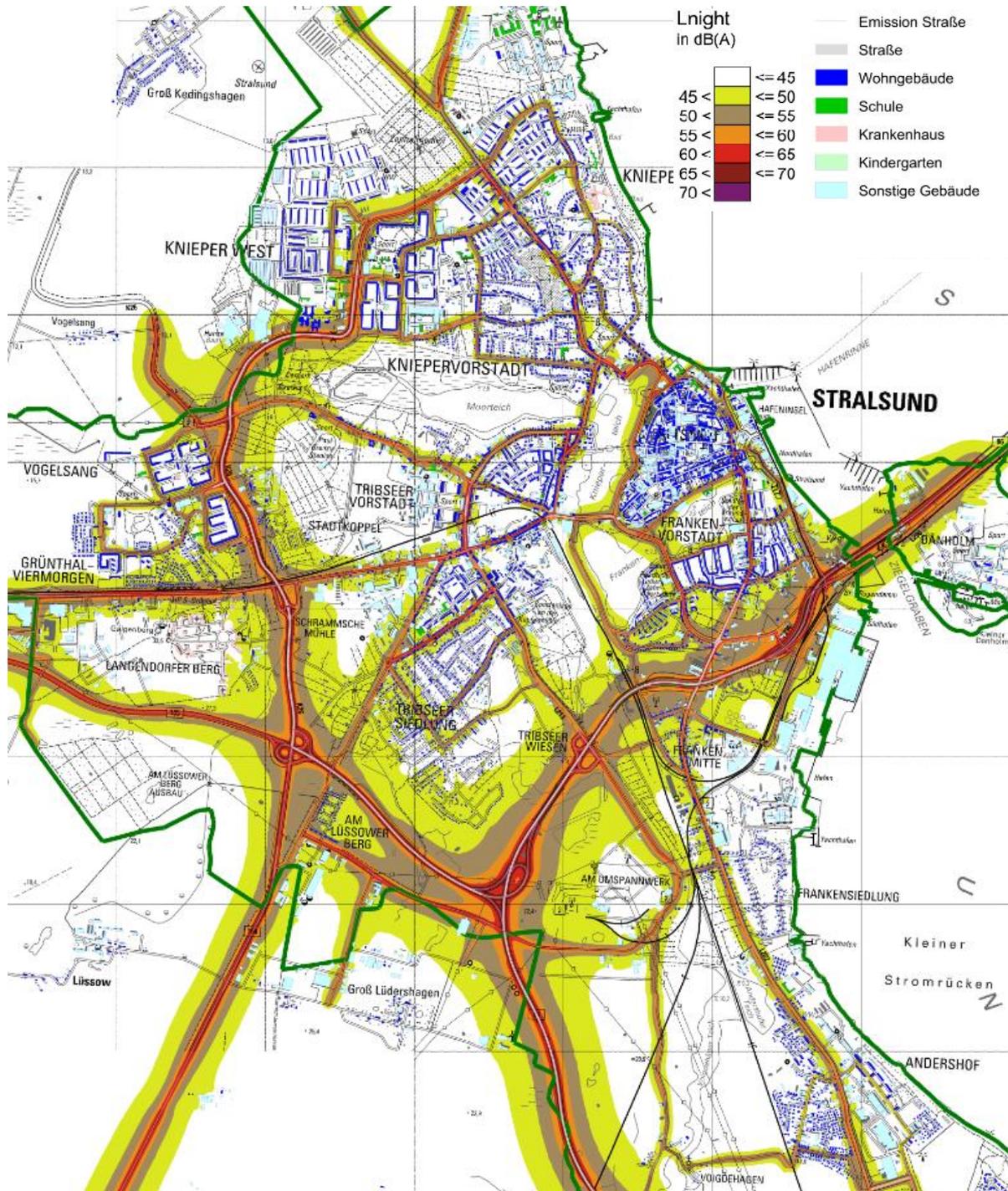


Abbildung 3: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum "NIGHT"

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 für das Hauptverkehrsnetz nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

L _{den} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbevölkerung ¹	L _{night} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbevölkerung ¹
> 55 bis 60	421	0,7 %	> 45 bis 50	519	0,9 %
> 60 bis 65	462	0,8 %	> 50 bis 55	411	0,7 %
> 65 bis 70	301	0,5 %	> 55 bis 60	210	0,4 %
> 70 bis 75	23	< 0,1 %	> 60 bis 65	2	< 0,1 %
> 75	1	< 0,1 %	> 65	2	< 0,1 %
Summe	1.209	2,0 %	Summe	1.144	1,9 %

¹ Bezug: Einwohnerzahl von Stralsund am 31.12.2016: 59.101 (Quelle: Statistisches Bundesamt – Daten aus dem Gemeindeverzeichnis Städte in Deutschland nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENSUS 2011 und Bevölkerungsdichte, Februar 2018)

3.2 Im Rahmen des vorhandenen Lärmaktionsplans umgesetzte Maßnahmen

Die folgenden im Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II) (LÄRMAKTIONSPLAN STRALSUND) enthaltenen Maßnahmen fanden bisher (Teil-)Umsetzung und sind in der Maßnahmenliste je nach Umsetzungsfortschritt mehr oder weniger informativ enthalten.

- **Carl-Heydemann-Ring (Süd) vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg:**
Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung.
Grundhafte Sanierung der Straßenoberfläche.
- **Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm:**
Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahnseite mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung.
- **Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee:**
Teilumsetzung: Über veränderte Straßenraumaufteilung das Benutzungsrecht für Fahrradfahrer auf der Fahrbahn verdeutlichen, z.B. durch Markierung von Angebotsstreifen.
- **Große Parower Straße/Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm:**

Teilumsetzung: Grundhafte Erneuerung der Fahrbahnoberfläche südlich des Krankenhauses Am Sund bis Große Parower Straße/Spielhagenstraße.

- **Karl-Marx-Straße/Frankenwall:**

Umgestaltung der Kreuzung in einen Kreisverkehr.

Hierdurch konnten Entlastungswirkungen erzielt werden. Die folgenden Darstellungen geben die Reduzierungen der Anzahl betroffener Einwohner in den Pegelintervallen für die einzelnen Straßenzüge an, und zwar für den Ganztags (DEN) und den Nachtzeitraum (NIGHT). Dass für die Bereiche Knieperwall und Karl-Marx-Straße nachts keine Reduzierungen vorhanden sind, liegt an der Art der Maßnahmen. So wird bspw. für angelegte Radfahrstreifen nachts kein abstandserhöhender Verdrängungseffekt angenommen, da nachts nur wenige Radfahrer auf der Fahrbahn unterwegs sein dürften.

Bei den dargestellten Reduzierungen handelt es sich um Einwohner die einen Wechsel von einem 5-dB(A)-Intervall in den darunter liegenden vollziehen. Selbstverständlich treten die Verbesserungen gleichermaßen für alle Betroffenen auf. Diese Verminderung des Lärms dürfte für die Mehrzahl als Lärmentlastung erlebbar sein.

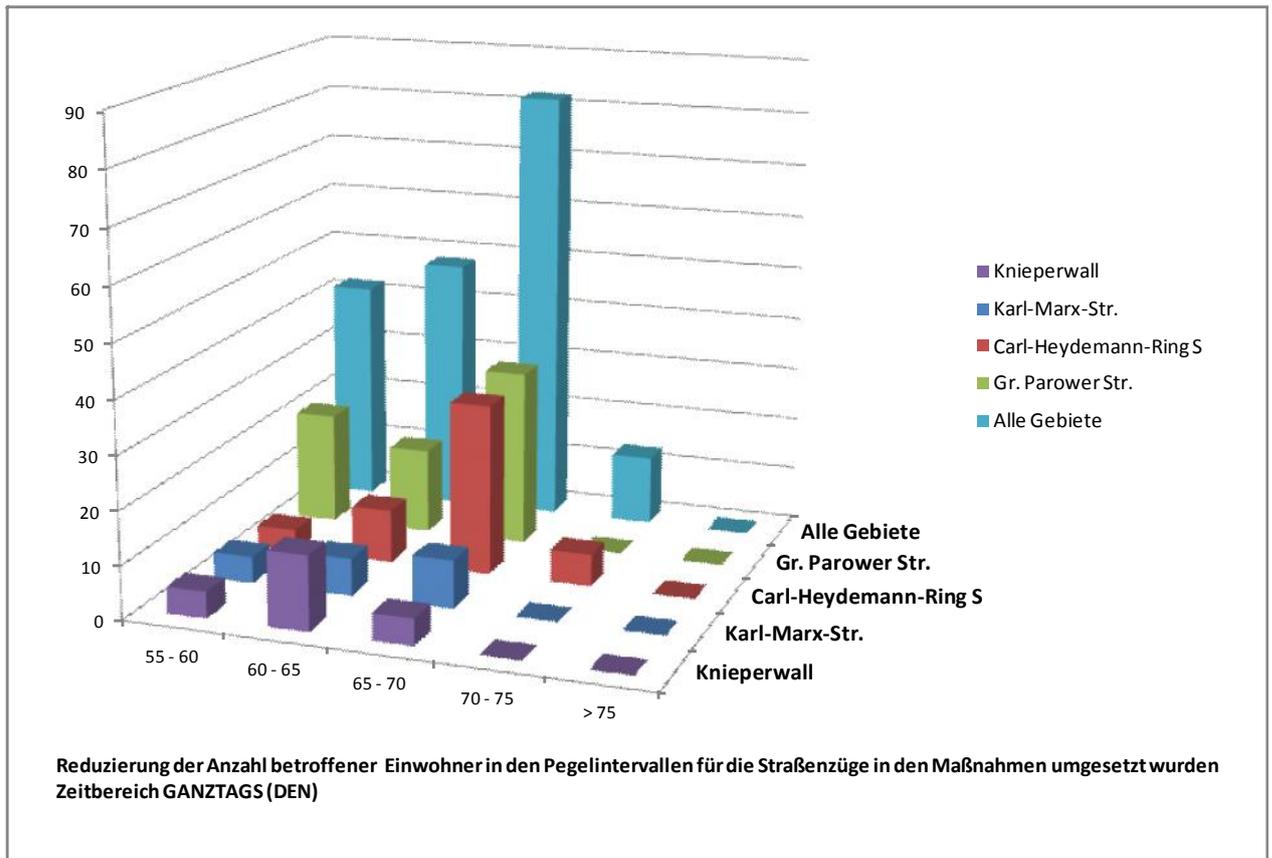


Abbildung 4: Entlastungswirkung durch umgesetzte Maßnahmen ganztags

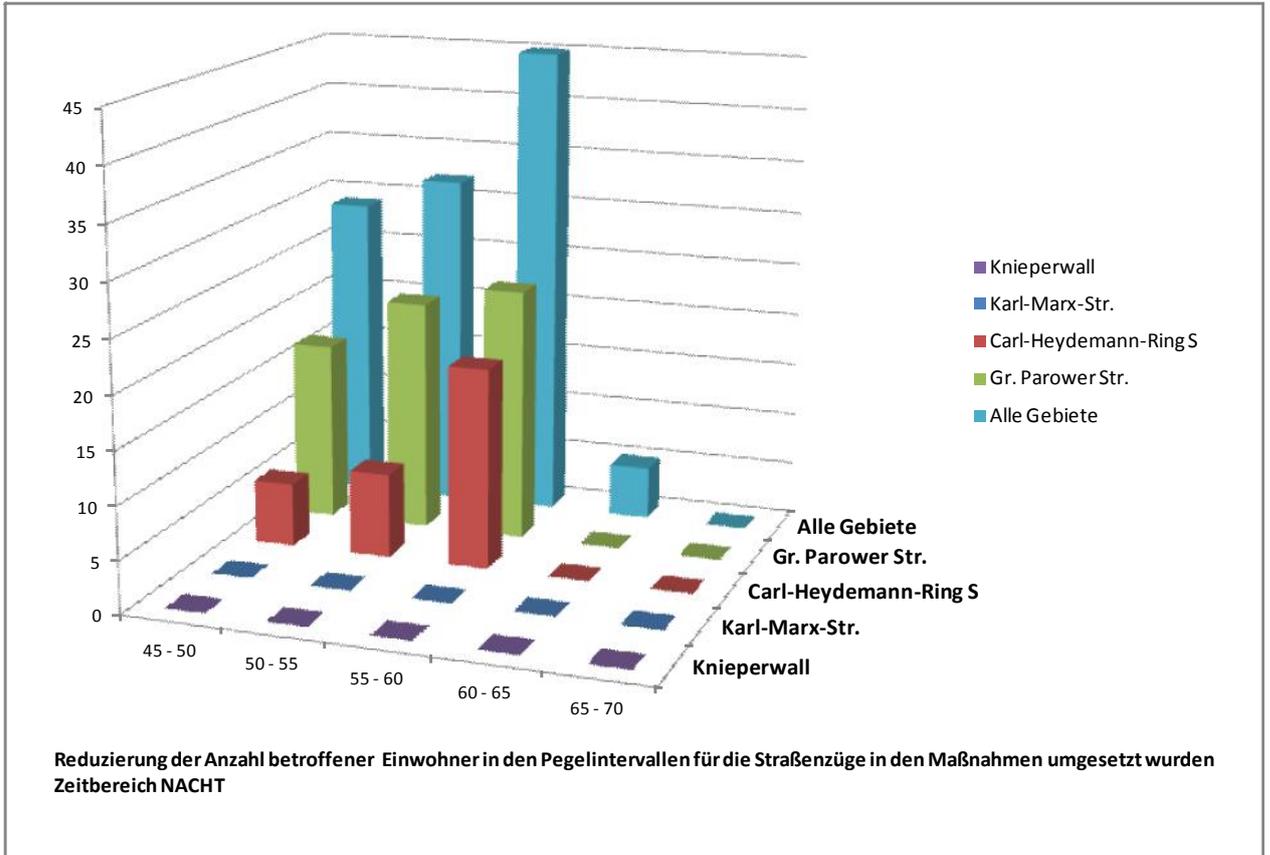


Abbildung 5: Entlastungswirkung durch umgesetzte Maßnahmen nachts

3.3 Fortschreibung des Lärmaktionsplans

In der Analyse der aktualisierten 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 unter Berücksichtigung der umgesetzten Maßnahmen und auf der Grundlage der aktuell anzuwendenden Maßstäbe Belastungsschwerpunkte (s. Tabelle 2, zusätzlich noch in der ursprünglichen Reihung mitgeführt und nun ohne Nummer: die wichtigsten Gebiete mit bereits vollständig umgesetzten Maßnahmen):

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	0	170
		50 - 55	0	177
		55 - 60	168	244
		60 - 65	161	0
		65 - 70	262	0
		70 - 75	21	0
		> 75	0	0
		Summe	612	591
02	Große Parower Straße/ Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm	45 - 50	0	148
		50 - 55	0	166
		55 - 60	136	124
		60 - 65	165	0
		65 - 70	142	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	443	438
03	Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str. (Friedrich-und-Amanda-Weber-Stiftung)	45 - 50	0	20
		50 - 55	0	35
		55 - 60	21	44
		60 - 65	33	4
		65 - 70	40	0
		70 - 75	14	0
		> 75	0	0
		Summe	108	103
04	Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße	45 - 50	0	63
		50 - 55	0	98
		55 - 60	59	4
		60 - 65	95	0
		65 - 70	12	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	166	165
05	Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm	45 - 50	0	5
		50 - 55	0	9
		55 - 60	5	23
		60 - 65	6	38
		65 - 70	16	0
		70 - 75	47	0
		> 75	0	0
		Summe	74	75

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			Lden	Lnicht
*	<i>Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Da- maschkeweg</i>	45 - 50	0	41
		50 - 55	0	57
		55 - 60	39	59
		60 - 65	59	0
		65 - 70	57	0
		70 - 75	1	0
		> 75	0	0
		<i>Summe</i>	<i>156</i>	<i>157</i>
06	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	0	47
		50 - 55	0	70
		55 - 60	50	128
		60 - 65	72	0
		65 - 70	122	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		<i>Summe</i>	<i>244</i>	<i>245</i>
07	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm	45 - 50	0	46
		50 - 55	0	57
		55 - 60	42	136
		60 - 65	57	0
		65 - 70	144	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		<i>Summe</i>	<i>243</i>	<i>239</i>
*	<i>Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm</i>	45 - 50	0	64
		50 - 55	0	32
		55 - 60	72	7
		60 - 65	25	0
		65 - 70	2	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		<i>Summe</i>	<i>99</i>	<i>103</i>
08	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	0	23
		50 - 55	0	44
		55 - 60	21	161
		60 - 65	43	1
		65 - 70	163	0
		70 - 75	1	0
		> 75	0	0
		<i>Summe</i>	<i>228</i>	<i>229</i>

* Wegen Maßnahmenumsetzung Gebiet aus Schwerpunktliste entfernt.

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			Lden	Lnicht
09	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee	45 - 50	0	2
		50 - 55	0	15
		55 - 60	3	25
		60 - 65	12	8
		65 - 70	23	0
		70 - 75	12	0
		> 75	0	0
		Summe	50	50
10	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee	45 - 50	0	37
		50 - 55	0	47
		55 - 60	34	65
		60 - 65	42	0
		65 - 70	63	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	139	149
11	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse	45 - 50	0	77
		50 - 55	0	136
		55 - 60	65	290
		60 - 65	111	0
		65 - 70	324	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	500	503

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. Dabei sein können durchaus auch Abschnitte, für die bereits erfolgreich Maßnahmen (Teil-)Realisierung fanden, die jedoch durch das Auftreten von Restbetroffenheiten weiterhin auffällig sind.

Die Beurteilung erfolgte zweistufig, unterteilt in Zonen mit Überschreitungen der Auslöschwellen (blau – 1. Stufe) und solche mit Überschreitungen um mehr als 5 dB(A) (rot – 2. Stufe).

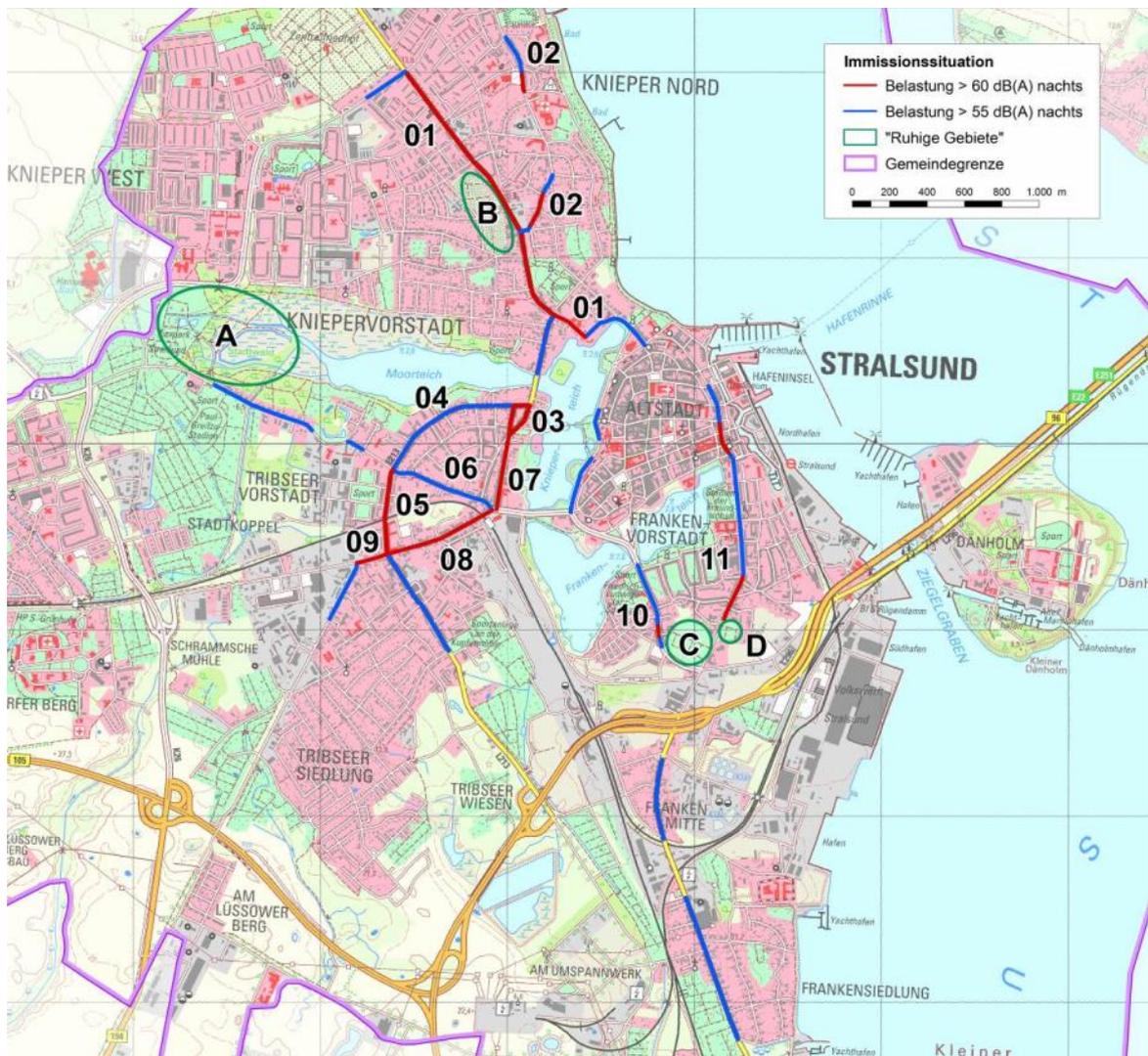


Abbildung 6: Aktuelle Belastungsbereiche:

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

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

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.

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. (s. a. Kap. 4.2 zum Klimaschutz-Teilkonzeptes "Klimafreundliche Mobilität - Stralsund steigt um")
- **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 individualen 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.

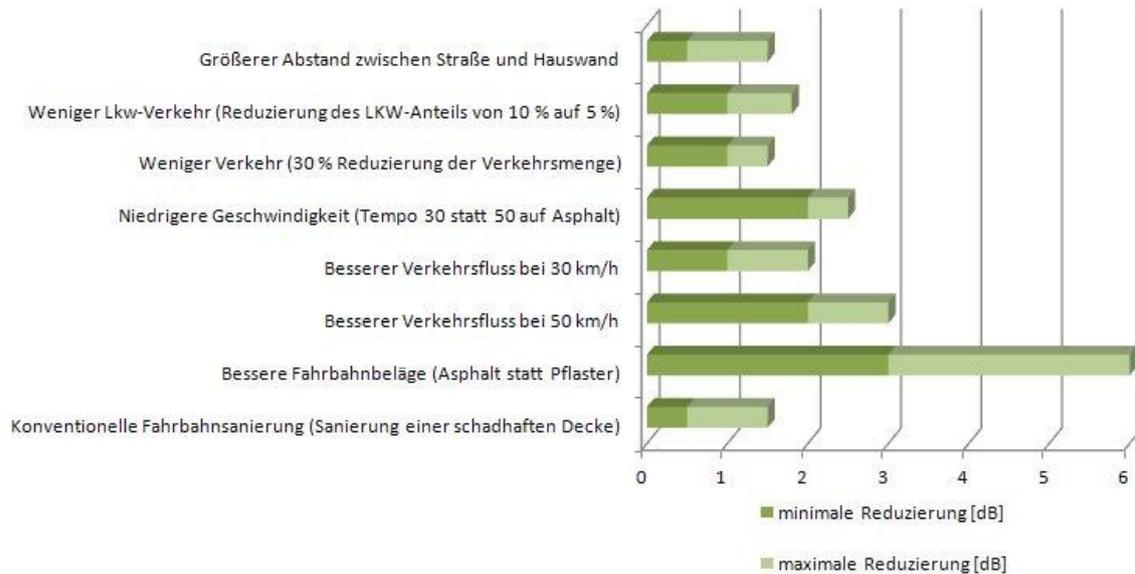


Abbildung 7: Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen

4.2 Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund

Im Ergebnis inhaltlicher Abstimmungen 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.
- Querschnittanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung.

Diese Handlungsmöglichkeiten fanden für die o. g. Schwerpunkte 01 bis 11 Anwendung.

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

Ausdrücklich zu integrieren sind die Handlungsfelder des **Klimaschutz-Teilkonzeptes "Klimafreundliche Mobilität - Stralsund steigt um"** (KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPT MOBILITÄT). Die dort festgeschriebenen Maßnahmen für eine Verbesserung der nahräumlichen Erschließung des Radverkehrs, von Maßnahmen für Fußgänger, Kfz und eine Vernetzung der Verkehre zielen direkt und wirksam auf eine Attraktivitätserhöhung alternativer Verkehrsformen und damit Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens, folglich der Lärmemissionen.

Zur Verdeutlichung seien an dieser Stelle im genannten Konzept abgehandelte Maßnahmenbereiche stichwortartig aufgeführt:

- Verbesserung der Radverkehrsbedingungen im Straßenhauptnetz
- Maßnahmen im Straßenneben- und Wegenetz
- Ertüchtigung des Radverbindungszielnetzes
- weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger
- Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens
- Vernetzung von Verkehrsmitteln
- aus dem Projekt "kombiniert mobil" abgeleitete Maßnahmen

Ein Controllingkonzept mit Zielstellung und Umsetzungshinweisen gibt Hilfestellung.

Aufgrund der eindeutig gleichgerichteten Wirkung von Klima- und Lärmschutz sollten die Maßnahmen des Klimaschutz-Teilkonzeptes "Klimafreundliche Mobilität - Stralsund steigt um" Umsetzung finden. Daraus resultierende Lärminderungen bzw. Entlastungswirkungen können im Rahmen ihrer rechnerischen Quantifizierbarkeit in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Berücksichtigung finden.

5 Maßnahmen

5.1 Beschreibung der Maßnahmen

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

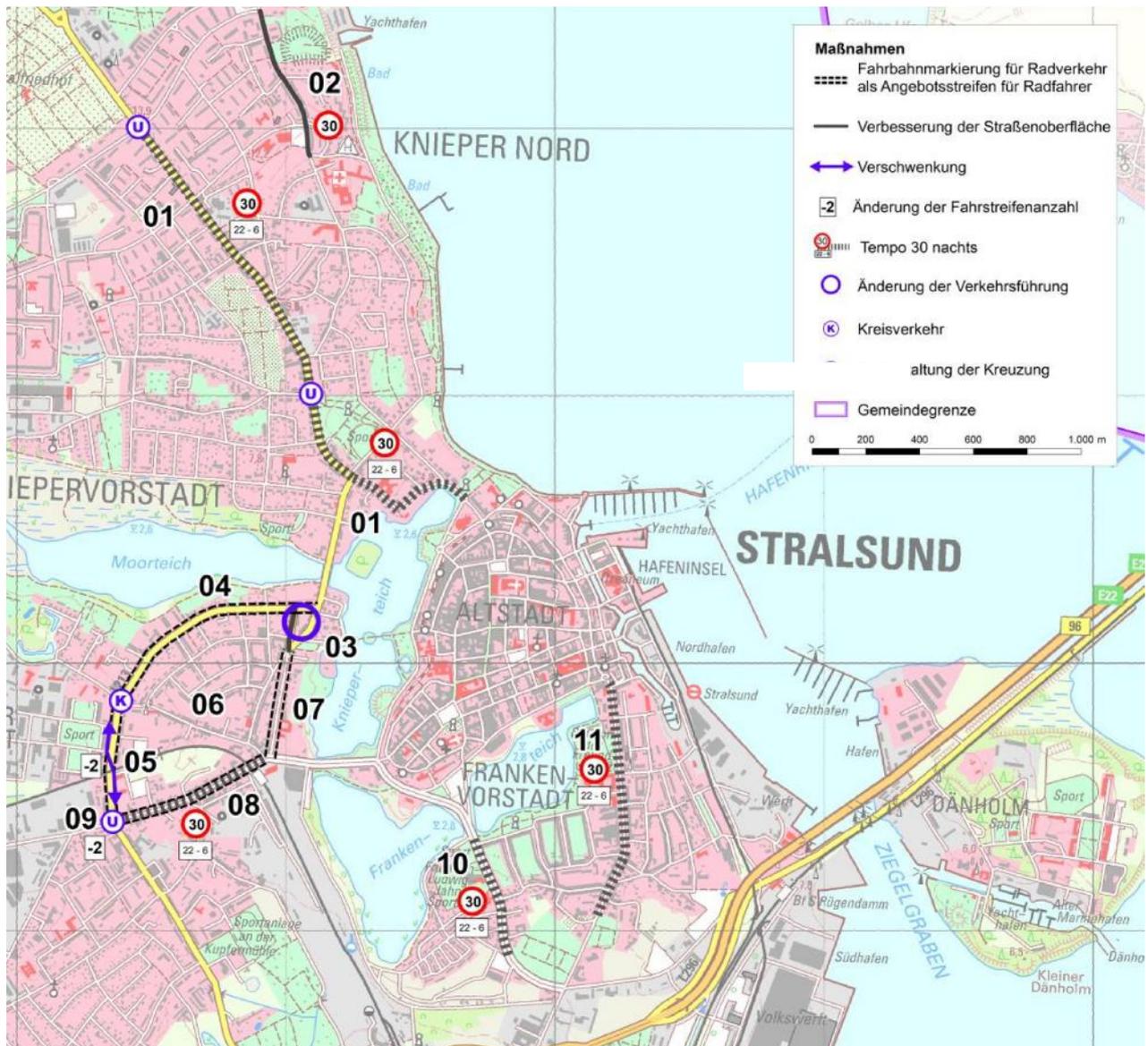


Abbildung 8: Vorgesehene Lärminderungsmaßnahmen

Die Einzelmaßnahmen sind in sog. Maßnahmenblättern wie oben nummeriert von 01 bis 11 - 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: 612 Abschnittslänge: 2.069 m
Verkehrsmenge: 10.000...15.000 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 3,5...20/2,6...15/ 1,7...10 % d/e/n	
Straßenkategorie: Landesstraße L 213/ Gemeindestraßen	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h	
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2	
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 283 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 244 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		
Maßnahmen-	am Tag für 170 Betroffene	i. d. Nacht für 371 Betroffene
umsetzung:	Reduz. 65 dB(A) für 92	Reduz. 55 dB(A) für 192
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: 443 Abschnittslänge: 1.200 m
Verkehrsmenge: 3.200...4600 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Kopfstein/Asphalt 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“) 142 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 124 Betroffene
Bemerkungen: Vom H.-Heine-Ring bis zur Rudolf-Virchow-Straße Kopfsteinpflaster, ab KH Am Sund bis Spielhagenstraße Asphalt. Südlich des KH handelt es sich um eine umgesetzte Teilmaßnahme (grundhafte Erneuerung der Fahrbahnoberfläche).	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja	
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
02-1 Sanierung der Fahrbahnoberfläche von Rudolf-Virchow-Straße bis Heinrich-Heine-Ring. [-1 dB(A)]		
02-2 Beibehaltung/Wiedereinführung der T30-Anordnungen unter Ausdehnung auf den gesamten Straßenzug bis Spielhagenstraße/Prohner Straße. [-1,5 dB(A)]		
Pegelminderung: - 2,5 dB(A) ganztags		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 251 Betroffene Reduz. 65 dB(A) für 128	i. d. Nacht für 268 Betroffene Reduz. 55 dB(A) für 117
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: 108 Abschnittslänge: 420 m
Verkehrsmenge: 5.000...6.500 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“) 54 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 48 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 Maßnahmen- umsetzung:	am Tag für 38 Betroffene Reduz. 65 dB(A) für 20	i. d. Nacht für 32 Betroffene Reduz. 55 dB(A) für 13
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: 166 Abschnittslänge: 800 m
Verkehrsmenge: 8.447 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 2,7/2,0/1,4 % 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“) 12 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 4 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/(05-2/06-2) 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>		
Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei am Tag für 32 Betroffene i. d. Nacht für 0 Betroffene		
Maßnahmenumsetzung: Reduz. 65 dB(A) für 11 Reduz. 55 dB(A) für 0		
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: 75 Abschnittslänge: 464 m
Verkehrsmenge: 13.500 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“) 63 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 61 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) Umgestaltung der Kreuzungen Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße mit Überprüfung Kreisverkehr [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]</p> <p>05-3(/09-1) 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 22 Betroffene Reduz. 65 dB(A) für 22	i. d. Nacht für 44 Betroffene Reduz. 55 dB(A) für 42
Anmerkungen		
Es handelt sich um eine sehr wirksame straßenräumliche Maßnahme mit spürbaren Reduzierungen für die Anwohner der mehrgeschossigen Wohnhäuser.		

*	Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 157 Abschnittslänge: 622 m
Verkehrsmenge: max. 9.591 Kfz/d Straßenkategorie: Landesstraße L 213 Fahrbahnoberfläche: Asphalt (grundhaft instandgesetzt) Öffentlicher Busverkehr: nein		Schwerverkehrsanteile: 3,5/2,6/1,7 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 58 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 59 Betroffene
Bemerkungen: Der Querschnitt ist, u. a. durch viele Abbiegespuren, relativ groß. Das Gebiet wurde nach Umsetzung der Maß- nahmen aus der Schwerpunktliste entfernt.		Verbleibendes Regelungsbe- dürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
Umgesetzt: Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung. [-1 dB(A)]		
In anderen Maßnahmen weiterführend enthalten (05-3/09-1) Umgestaltung/Umbau Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm mit Überprüfung Kreisverkehr, dadurch Verzicht auf Abbiegespuren, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]		
Verbleibende Anregung: Umgestaltung Knotenpunkt C.-Heydemann-Ring/Alte Richtenberger Straße mit Überprüfung Entfall LSA, dadurch Verstetigung des Verkehrsflusses. [-1 dB(A)]		
Umgesetzt: Grundhafte Sanierung der Straßenoberfläche. [-1,5 dB(A)]		
Verbesserungen bei Maßnahmenumset- zung:	Zahlenangaben in den Knotenpunktbereichen unsicher	
Anmerkungen		
Der Ausbau des Abschnittes Tribseer Damm – Damaschkeweg mit Angebotsstreifen für Radfahrer ist vorgenommen worden.		

* Umgesetzte Maßnahme.

06	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 245 Abschnittslänge: 598 m	
Verkehrsmenge: 5.132 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 2,6/1,7/0,8 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 122 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 128 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		
06-1/(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]		
Pegelminderung: im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:		
Zahlenangaben im Knoten- punktbereich unsicher		
Anmerkungen		
Die Maßnahmen wirken insbesondere durch die Verkehrsberuhigung und das Abrücken der Lärmquelle im Bereich des künftigen Kreisverkehrs lärmreduzierend.		

07	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 243 Abschnittslänge: 422 m	
Verkehrsmenge: 5.100 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“) 144 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 136 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>07-1 Erhebliche Verkehrsmengenreduzierung durch Sperren des Durchgangsverkehrs infolge Abhängen der Straße vom Tribseer Damm. Somit verbleibt auf der Straße nur noch der Anliegerverkehr.</p> <p>Für den ÖPNV bleibt die Durchfahrt gewährleistet.</p> <p>Eine Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer setzt voraus, die Fahrbahnoberfläche im vorgesehenen Fahrbereich der Radfahrer komfortabler zu gestalten.</p>		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	Für den Zustand nach Maßnahmen- umsetzung noch keine belastbaren Verkehrsbelegungszahlen vorhan- den.	
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.		

*	Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche (einseitig)		Erfasste Betroffene: 103 Abschnittslänge: 868 m
Verkehrsmenge: 8.360 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 3,1/2,0/0,9 % 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“) 2 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 7 Betroffene
Bemerkungen: Die Straße ist relativ kurvig und erzwingt ohnehin niedrige Geschwindigkeiten.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: nein
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
Umgesetzt: <i>Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahnseite mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung.</i>		
Verbesserungen bei Maßnahmen- umsetzung:	Keine weiteren Maßnahmen vorgesehen	
Anmerkungen		
Die Maßnahme bietet die Führung des Radverkehrs auf der östlichen Fahrbahn an.		

* Umgesetzte Maßnahme.

08	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 229 Abschnittslänge: 627 m
Verkehrsmenge: 8.698 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 6,3/4,1/1,9 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 164 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 162 Betroffene
Bemerkungen: Die Straße (Fahrbahn und Seitenbereiche) erfordert einen grundhaften Ausbau. 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 streckenweise ein Parkstreifen abmarkiert.		Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja
Maßnahmen und Minderungspotenzial		
08-1 kurzfristig: grundhafte Sanierung der Fahrbahn. [-1,5 dB(A)] 08-2 Radfahrstreifen auf der Fahrbahn [-1 dB(A)] 08-3 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 am Tag für 55 Betroffene i. d. Nacht für 218 Betroffene Maßnahmen- Reduz. 65 dB(A) für 26 Reduz. 55 dB(A) für 159 umsetzung:		
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.		

09	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 50 Abschnittslänge: 170 m	
Verkehrsmenge: 10.527 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 6,6/4,3/2,0 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 4 Lichtsignalanlage: ja	
Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“) 35 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 33 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		
09-1(/05-3) Umgestaltung des Knotenpunktes C.-Heydemann-Ring/Tribseer Damm		
09-2 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 12 Betroffene Reduz. 65 dB(A) für 12	i. d. Nacht für 7 Betroffene Reduz. 55 dB(A) für 7
Anmerkungen		
Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Maßnahme Nr. 5.		

10	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 149 Abschnittslänge: 671 m
Verkehrsmenge: 10.330 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 4,1/2,7/1,2 % 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“) 63 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 65 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		
Umgesetzt: <i>Über veränderte Straßenraumaufteilung das Benutzungsrecht für Fahrradfahrer auf der Fahrbahn verdeutlichen, z.B. durch Markierung von Angebotsstreifen. [-1,5 dB(A)]</i>		
10-1 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	am Tag für 27 Betroffene	i. d. Nacht für 69 Betroffene
Maßnahmen- umsetzung:	Reduz. 65 dB(A) für 20	Reduz. 55 dB(A) für 43
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.		

11	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse	
Analyse		
Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche		Erfasste Betroffene: 503 Abschnittslänge: 950 m
Verkehrsmenge: max. 8.300 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“) 324 Betroffene	> 55 dB(A) Nacht („night“) 290 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		
11-1 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-	am Tag für 34 Betroffene	i. d. Nacht für 248 Betroffene
umsetzung:	Reduz. 65 dB(A) für 23	Reduz. 55 dB(A) für 199
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, bei Teilumsetzungen angepasst 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: Rudolf-Virchow-Straße - Heinrich-Heine-Ring	max. 882.000 €	450 m x i.M. 14 m Breite = 6300 qm je 140 €/qm	k

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
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	Fahrestreifenreduzierung 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	Umbau Knoten Tribseer Damm, s. 09-1		Kosten und Anmerkungen bei 09-1	m
05-4	grundhafte Sanierung Fahrbahn	max. 1.161.000 €	Ansatz: 464 x i.M. 18 m = 4352 qm je 140 €	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
05-5	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn	5.100 €	Markierung beidseits, Ansatz: 464 m x 11 €/m	m
06	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring			
06-1	Umbau Knoten C.-Heydemann-Ring zum Kreisverkehr, s. 04-2		Kosten und Anmerkungen bei 04-2	m
07	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm			
07-1	Sperrung für den Durchgangsverkehr durch Abhängen der Straße vom Tribseer Damm	aktuell nicht sicher abschätzbar	Von Art und Umfang der erforderlichen technischen Gestaltungsmaßnahmen abhängig.	k
08	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring			
08-1	grundhafter Straßenausbau (Ziel: Förderung GVFG)	max. 1.931.000 €	Ansatz: 627 x i.M. 22 m = 13394 qm je 140 €	m
08-2	Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn markieren	6.900 €	Markierung beidseits, Ansatz: 627 m x 11 €/m	m
08-3	T 30 nachts	1.000 €	Ansatz: 4 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
09	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee			
09-1	Umbau Knoten C.-Heydemann-Ring (i. Z. m. 11-2 Förderung nach GVFG erzielen)	750.000 €	partiell grundhaft, ohne größeren Ansatz Medienumverlegung...	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
09-2	Fahstreifenreduzierung von 4 auf 2 (i. Z. m. 11-1 Förderung nach GVFG erzielen)	76.500 €	Baukosten Fahrbahneinziehung und neue Nebenanlagen: 850 qm je 90 €	m
10	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee			
10-1	T 30 nachts	2.500 €	Ansatz: 10 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
11	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse			
11-1	T 30 nachts	3.000 €	Ansatz: 12 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
	Summe ca.	6.361.800 €		
<p>Quelle: MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, ZNL Stralsund, 2014, in Berücksichtigung umgesetzter Maßnahmen aktualisiert 2018 durch UmweltPlan GmbH Stralsund</p> <p>Alle Kosten sind im Rahmen des Lärmaktionsplanes vorgenommene grobe Schätzungen, Bruttowerte und gerundet.</p> <p>Die Anwendung spezieller Förderrahmenbedingungen 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 Fachplanungsgremien der Stadtverwaltung infrage:

- Tierpark 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:

Tierpark 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 des vorhandenen Lärmaktionsplanes und dessen Fortschreibung wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 27. Februar 2018 zu einer Bürgerinformationsveranstaltung in das Rathaus eingeladen. Vier interessierte Bürger erschienen.

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 Anfragen, die wie folgt Beantwortung fanden:

Anfrage:

- Großes Verkehrsaufkommen in der Greifswalder Chaussee. Auch im Bereich Bahnweg-Paschenberg ist enge Bebauung vorhanden.
- Aufnahme der Greifswalder Chaussee in den Lärmaktionsplan?
Welche Maßnahmen sind zu erwarten?

Beantwortung:

- In der Analyse der Lärmsituation im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl vom Verkehrslärm Betroffener 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 (s. a. Abb. 6), jedoch ist grundsätzlich die Mehrzahl der Gebäude relativ weit von der Straße entfernt und auch eine Straßenschluchtartige Situation existiert nicht. Vor dem Hintergrund einer ganzheitlichen Betrachtung des Straßenzuges und damit verbundener Maßnahmenentwicklungen ist im Vergleich mit den anderen "Hot Spots" derzeit kein Belastungsschwerpunkt gegeben.
- Jedoch besitzt der Hinweis des Fragestellers insofern eine Grundlage, als das betreffende WH Nr. 103 solitär dem Straßenrand näher als die Mehrheit der anderen steht und dadurch höheren Immissionen ausgesetzt ist. Da das für die überwiegende Zahl der übrigen straßenbegleitenden Bebauung nicht zutrifft, lässt sich w. o. ausgeführt die nördliche Greifswalder Chaussee derzeit nicht als Schwerpunkt definieren.

Anfrage:

- Die Höchstgeschwindigkeit wird durch Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten.

Beantwortung:

- Kontrolle von Höchstgeschwindigkeiten können nicht durch den Lärmaktionsplan angeordnet werden.

Anfrage:

- Die Durchführung einer Lärmmessung sowie einer Verkehrszählung wird als angebracht angesehen.

Beantwortung:

- Straßenverkehrslärm wird grundsätzlich berechnet, da eine Lärmmessung zeitlich stark begrenzt ist und nur eine Momentaufnahme darstellt bzw. eine kostenintensive Langzeitmessung durchgeführt werden müsste.
- In der Lärmkartierung 2017 wurden für die Greifswalder Chaussee Verkehrsmengen verwendet, die im Zeitraum März 2017 vom LUNG MV ermittelt wurden.

Anfrage:

- Die Aufnahme des Voigdehäger Weges in den Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund wird beantragt.

Beantwortung:

- 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 Verkehrsmengen des Voigdehäger Weges fallen mit 2.400 Kfz/d (Quelle: Lärmkartierung 2017) wesentlich geringer aus.
- Für den Voigdehäger Weg wurde im Juli 2016 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Daraus wird ersichtlich, dass die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts nicht überschritten werden.
- Der Straßenzug stellt im Ergebnis kein Belastungsschwerpunkt dar.

Anfrage:

- Wohngebiete randlich der betrachteten Hauptverkehrs- und Ergänzungsnetzstraße als T30-Zonen ausweisen, Bsp. in der Tribseer Vorstadt entlang Barther Straße, Carl-Heydemann-Rind, Jungfernstieg
- Auch in das Gebiet sowie andere hinein "Tempo 30" markieren.

Beantwortung:

- Es existiert bereits die Praxis der Einrichtung großflächiger T30-Zonen in Stralsund (Bsp. Knieper Vorstadt, Tribseer Siedlung...).
- Die Anregung einer Ergänzung wird aufgenommen.
- Die Möglichkeiten zusätzlicher T30-Markierungen werden geprüft.

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 methodisch bedingt kleiner.

Vor dem Hintergrund dieser Intervallstatistik kann festgestellt werden, dass sich für den gesamten Maßnahmenbereich durch Intervallwechsel belegte Verbesserungen für ca. 300 Anwohner am Tag (i. S. DEN) und mehr als 700 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.

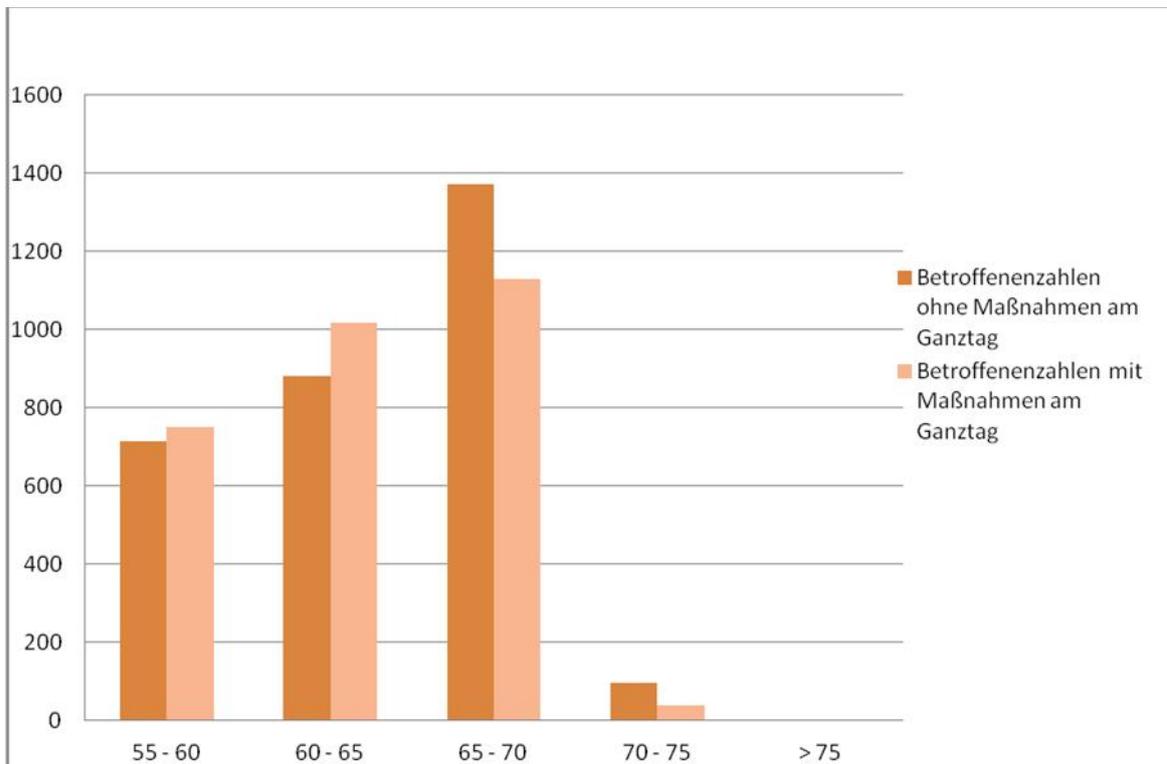


Abbildung 9: Betroffenenstatistik für den Tag (ganztags i. S. DEN)

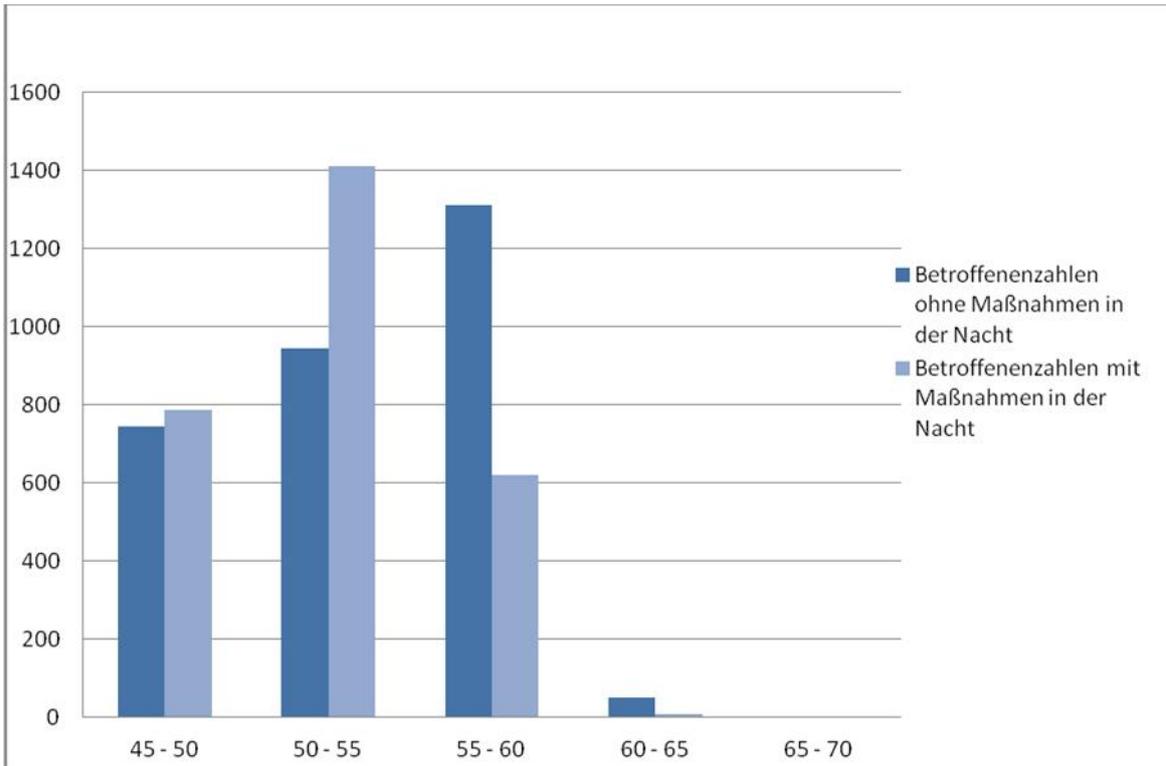


Abbildung 10: Betroffenenstatistik für die Nacht

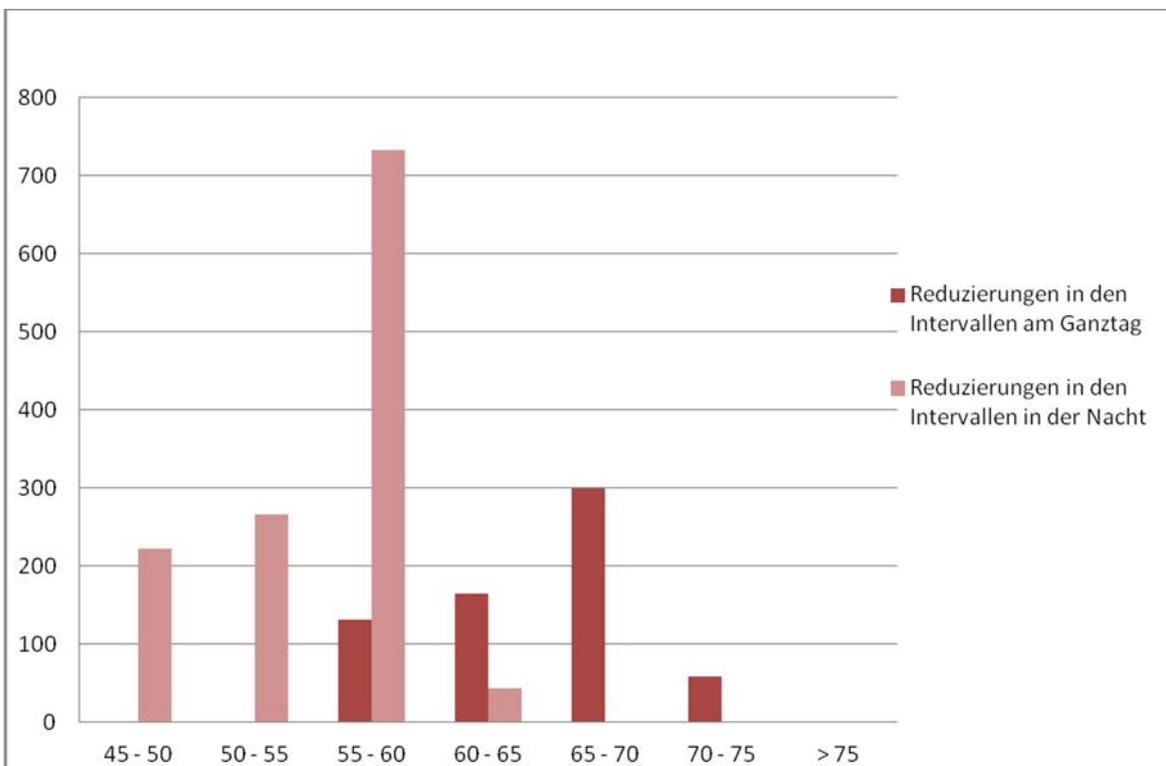


Abbildung 11: Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung

Im Ergebnis ist eine ausgeprägte Verschiebung von höheren Pegelintervallen in niedrigere festzustellen (Abb. 9 und 10). Erhöhungen der Betroffenzahlen nach Maßnahmenumsetzung resultieren aus dem Wechsel von betroffenen Personen aus einem höheren Intervall in den darunter liegenden. Das stellt einen durchaus erwünschten Effekt dar.

Aus Abb. 11 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.

Eine wesentliche unterstützende Chance wird in der Umsetzung von Maßnahmen des vorhandenen Klimaschutz-Teilkonzeptes "Klimafreundliche Mobilität - Stralsund steigt um" gesehen (s. Kap. 4.2). Es besteht die Empfehlung, daraus resultierende Lärminderungen bzw. Entlastungswirkungen im Rahmen ihrer rechnerischen Quantifizierbarkeit in der nächsten Fortschreibung zu berücksichtigen.

Der Lärmaktionsplan wäre im Jahr 2023 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

BIMSCHG:

Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG 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. BIMSCHV:

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) 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.

LAI-HINWEISE:

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung - Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz, 09. März 2017.

UBA-MAßNAHMENBLÄTTER:

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

LÄRMKARTIERUNG STRALSUND:

Lärmkartierung 2017 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmkarten-Viewer MV, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV), <http://www.laermkartierung-mv.de/index.php>

https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2/berichte_vp.htm

LÄRMAKTIONSPLAN STRALSUND (STUFE II):

Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II), UmweltPlan GmbH Stralsund, Januar 2014, letzter Bearbeitungsstand Oktober 2017

KLIMASCHUTZ-TEILKONZEPT MOBILITÄT:

Klimaschutz-Teilkonzept "Klimafreundliche Mobilität - Stralsund steigt um", IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden, Dezember 2015