







Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Untersuchungsgegenstand der Lärmaktionsplanung

-  Straßennetz
-  Straßenbahntrassen
-  Haupteisenbahnstrecken
-  Sonstige Eisenbahnstrecken
-  Industrie- und Hafenanlagen

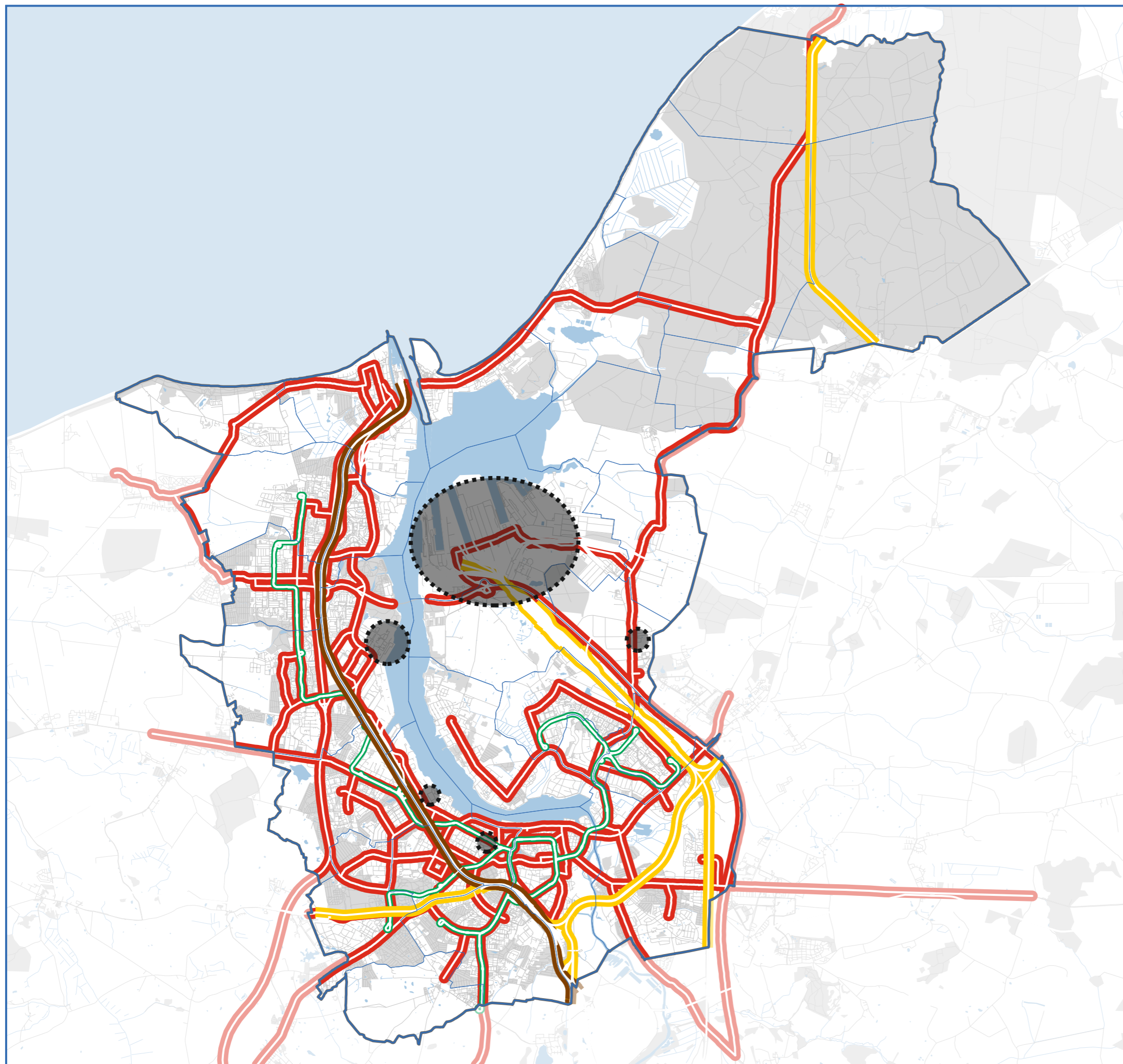
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr


Lärmbrennpunkte mit Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und / oder $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

 Lärmbrennpunkte


Lärmbrennpunkte mit Lärmpegeln von $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) und / oder $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

 Lärmbrennpunkte

Ehemalige Lärmbrennpunkte, die unter Beobachtung bleiben

 Abschnitt unter Beobachtung

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

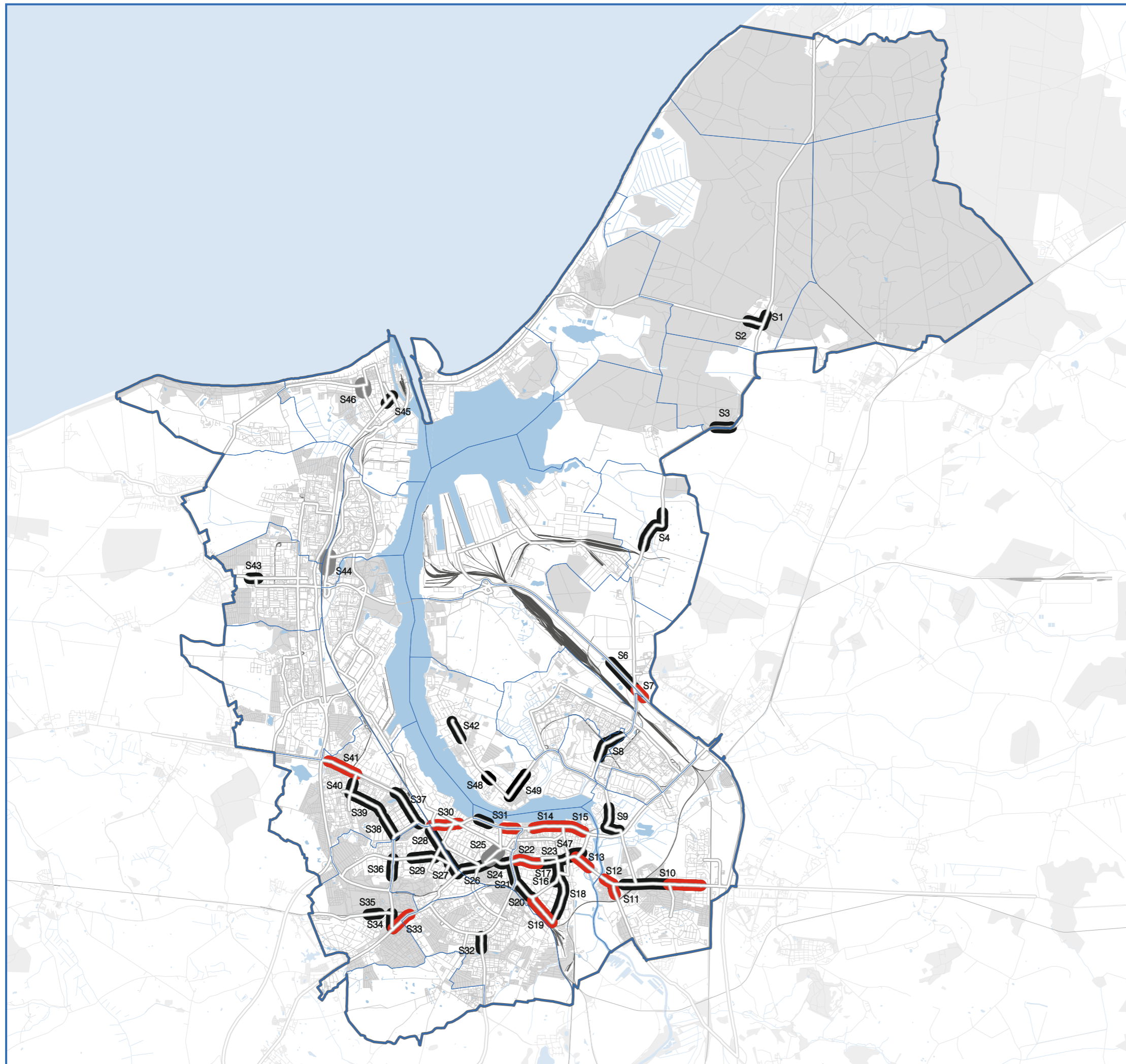
Datenstand Juni 2017



 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III

Lärmbrennpunkte Straßenbahn


Lärmbrennpunkte mit Lärm-
pegeln von $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$
und / oder $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

 Lärmbrennpunkte

Lärmbrennpunkte mit Lärm-
pegeln von $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$
und / oder $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

 Lärmbrennpunkte

 Straßenbahntrassen

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

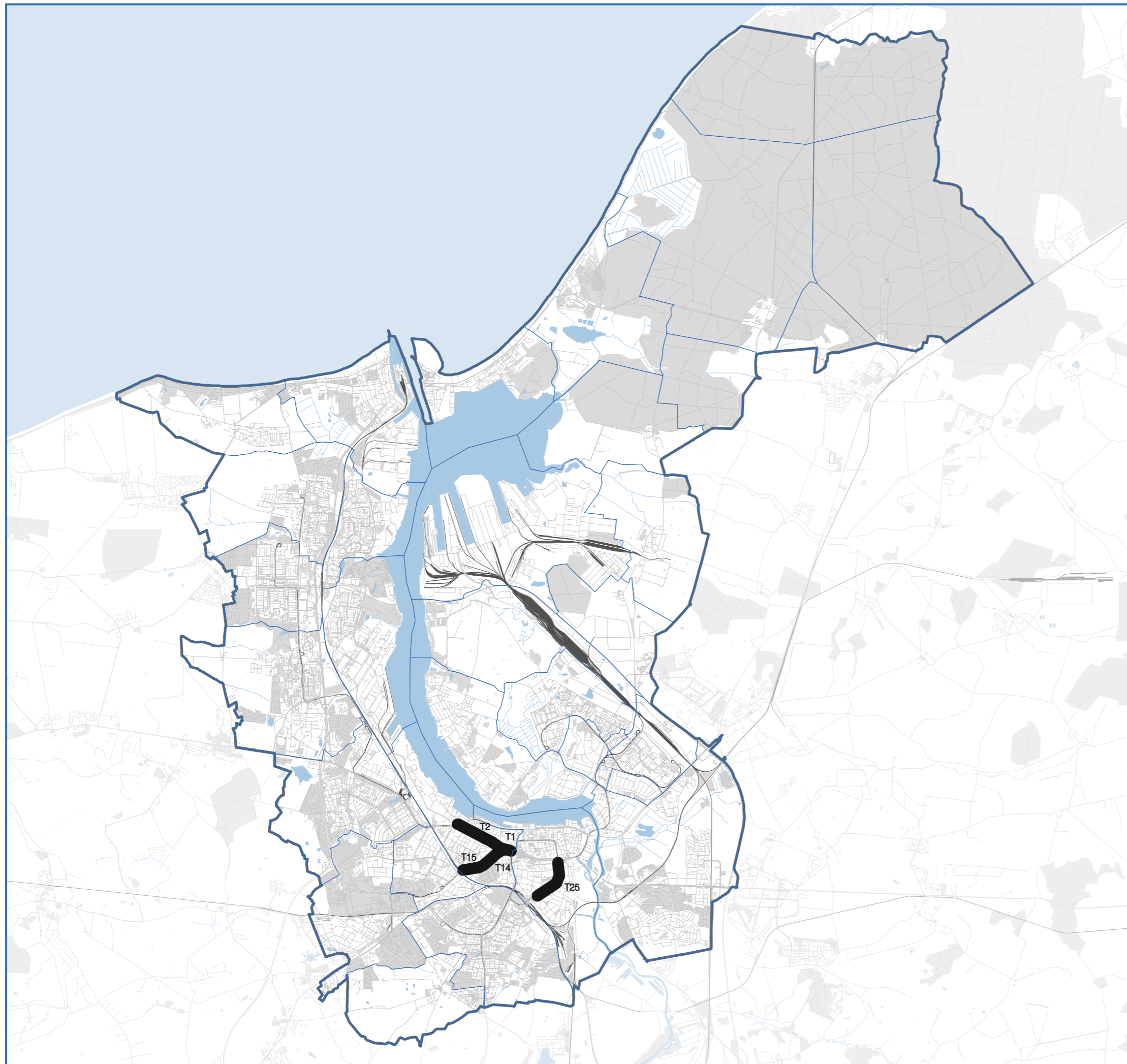
Datenstand Juni 2017



 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Bereiche mit Auslösewert-
überschreitungen Eisenbahn**

**Bereiche mit Auslösewertüber-
schreitungen $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$
und / oder $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$**

 Bereiche mit Überschreitungen

**Bereiche mit Lärmpegeln
 $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ und / oder
 $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$**

 Bereiche mit Überschreitungen

 Eisenbahnstrecken

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

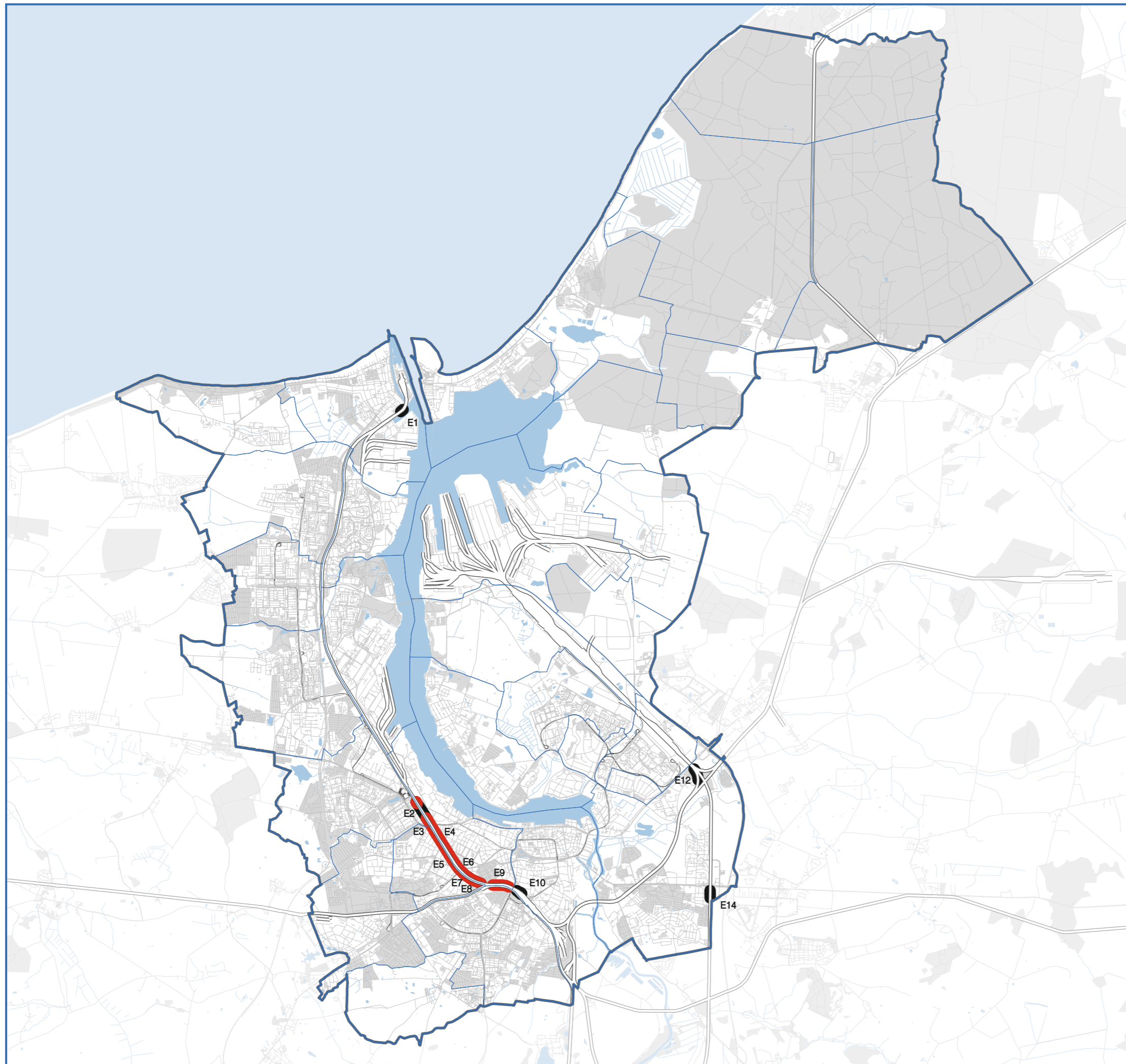
Datenstand Juni 2017




0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Mehrfachbelastungen
Straßenverkehr (Kfz-Verkehr),
Straßenbahnverkehr,
Eisenbahnverkehr**

== Straßenverkehr: Lärmbrennpunkt

== Straßenbahnverkehr:
Lärmbrennpunkt

== Eisenbahnverkehr: Bereich mit
Auslösewertüberschreitungen

■ Lärmbrennpunkt mit
Mehrfachbelastung

● Mehrfachbelastung durch
zusätzliche Auslösewert-
überschreitungen bei
Straßenbahn-, Eisenbahn-
oder Straßenverkehr

== Eisenbahnstrecken

== lärmkartierte Straßenabschnitte

== Straßenbahntrassen

□ Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

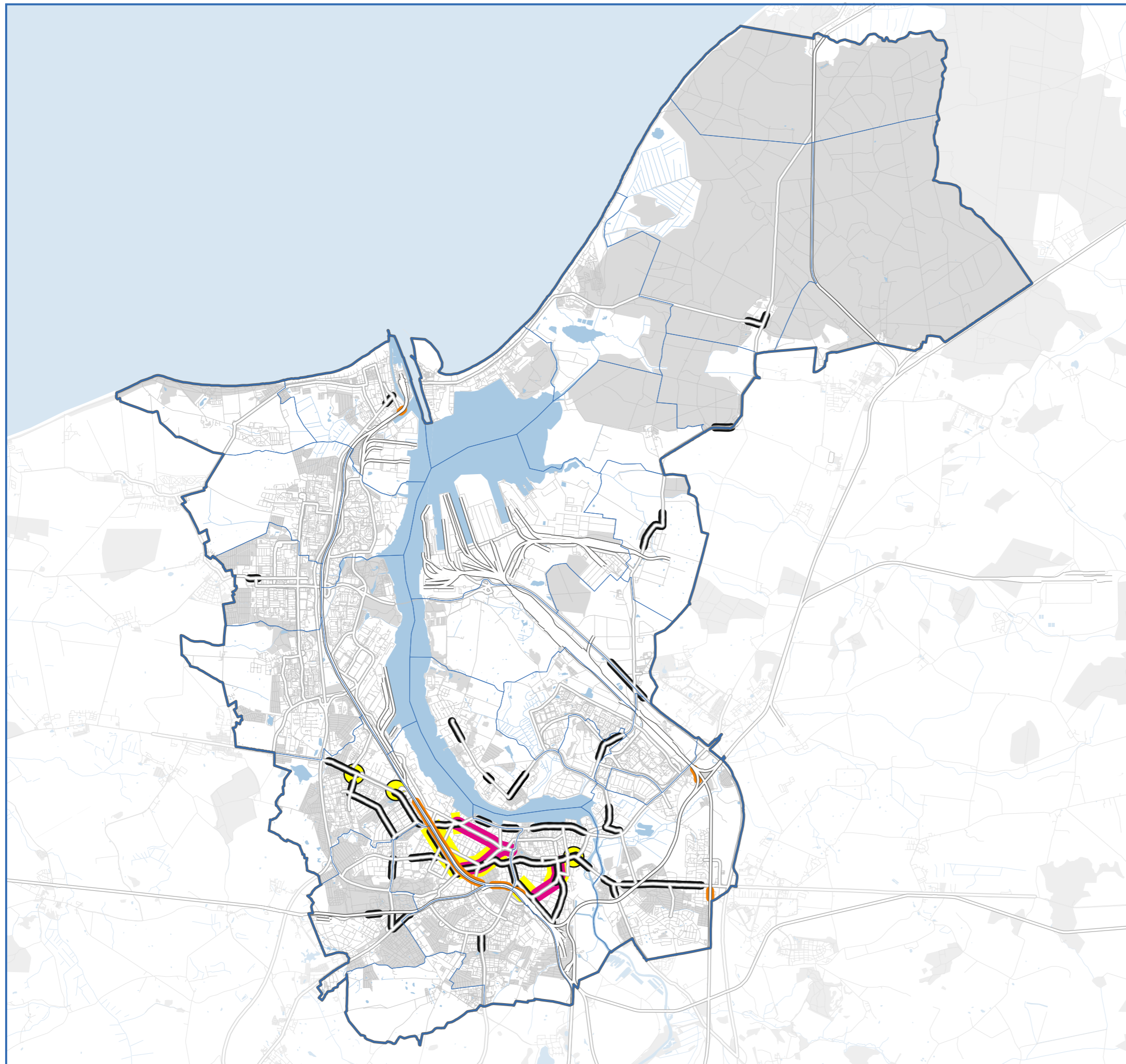
Datenstand Juni 2017



0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel










Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Strecken zur Erneuerung von Fahrbahnen (Stand der Umsetzung)

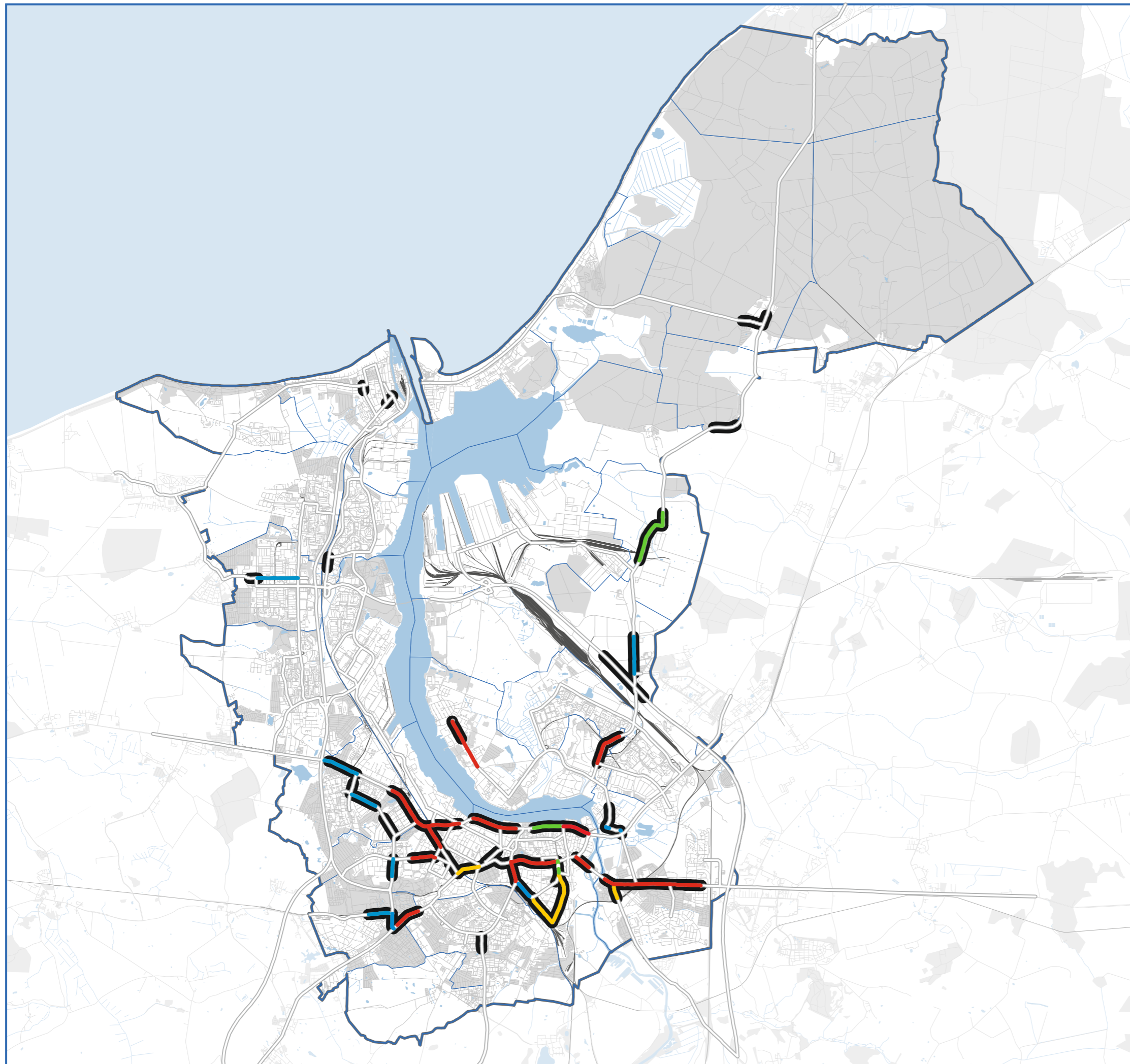
-  Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag umgesetzt
-  Sanierung oder grundlegender Ausbau umgesetzt
-  Planung mit lärmarmem Fahrbahnbelag
-  Planung mit konventionellem Asphalt
-  Prüfung auf Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag
-  Mittel- oder langfristige Maßnahme
-  Lärmbrennpunkt der LAP Stufe II
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel








Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Reduzierung der zulässigen
Höchstgeschwindigkeit
(Stand der Umsetzung)**

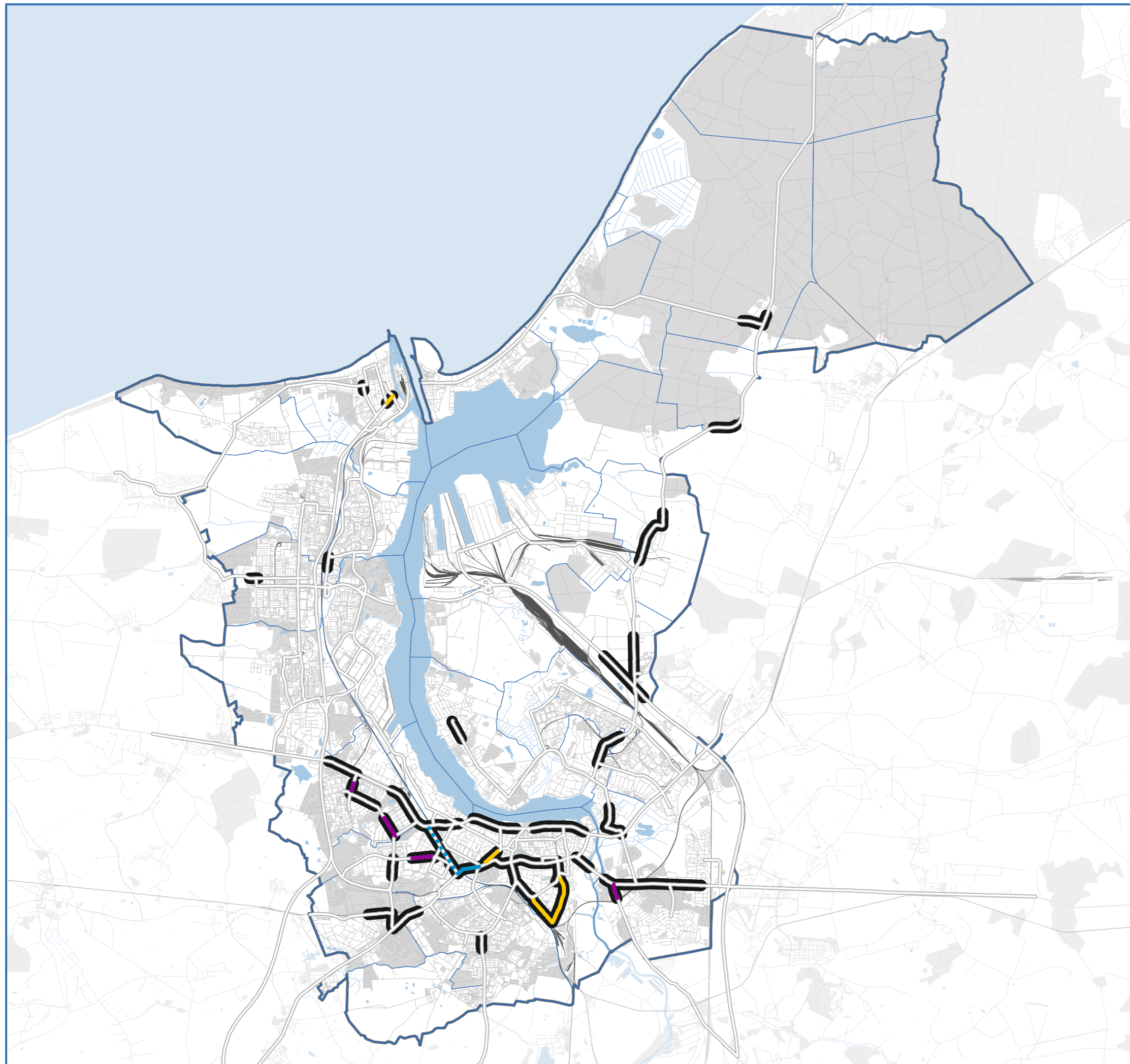
-  30 km/h nachts vorhanden
-  Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h nachts
-  Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h ganztags
-  Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h nachts
Andere Maßnahmen bevorzugt
-  Lärmbrennpunkt der LAP Stufe II
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel












Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Veränderung der Organisation des Straßenraumes / Kreisverkehre / Schallschutz (Stand der Umsetzung)

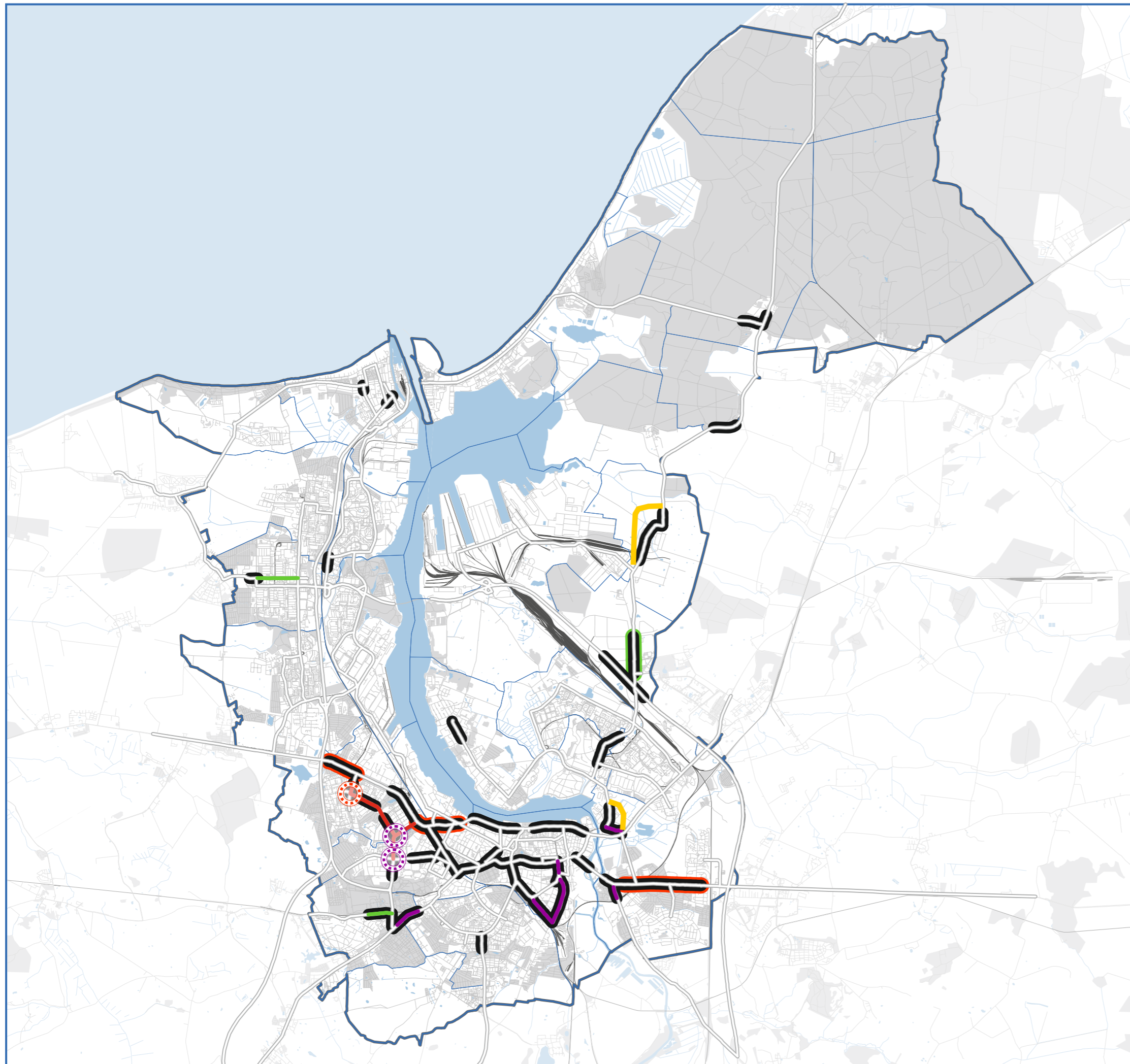
-  Straßenraumgestaltung umgesetzt
-  Straßenraumgestaltung in Planung
-  Strecken mit Potenzialen für eine veränderte Straßenraumgestaltung
-  Ortsumfahrung (langfristig)
-  Anlage kleiner Kreisverkehr (langfristig)
-  Anlage kleiner Kreisverkehr andere Maßnahme bevorzugt
-  Passiver Schallschutz umgesetzt
-  Lärmschutzwand prüfen (langfristig)
-  Lärmbrennpunkte
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel


Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Maßnahmen Straßenbahn (Stand der Umsetzung)

 Maßnahme umgesetzt


 Maßnahme in Planung

 Lärmbrennpunkt 2017

 Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2012

 Reduzierung Auslösewert

 Straßenbahntrassen

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

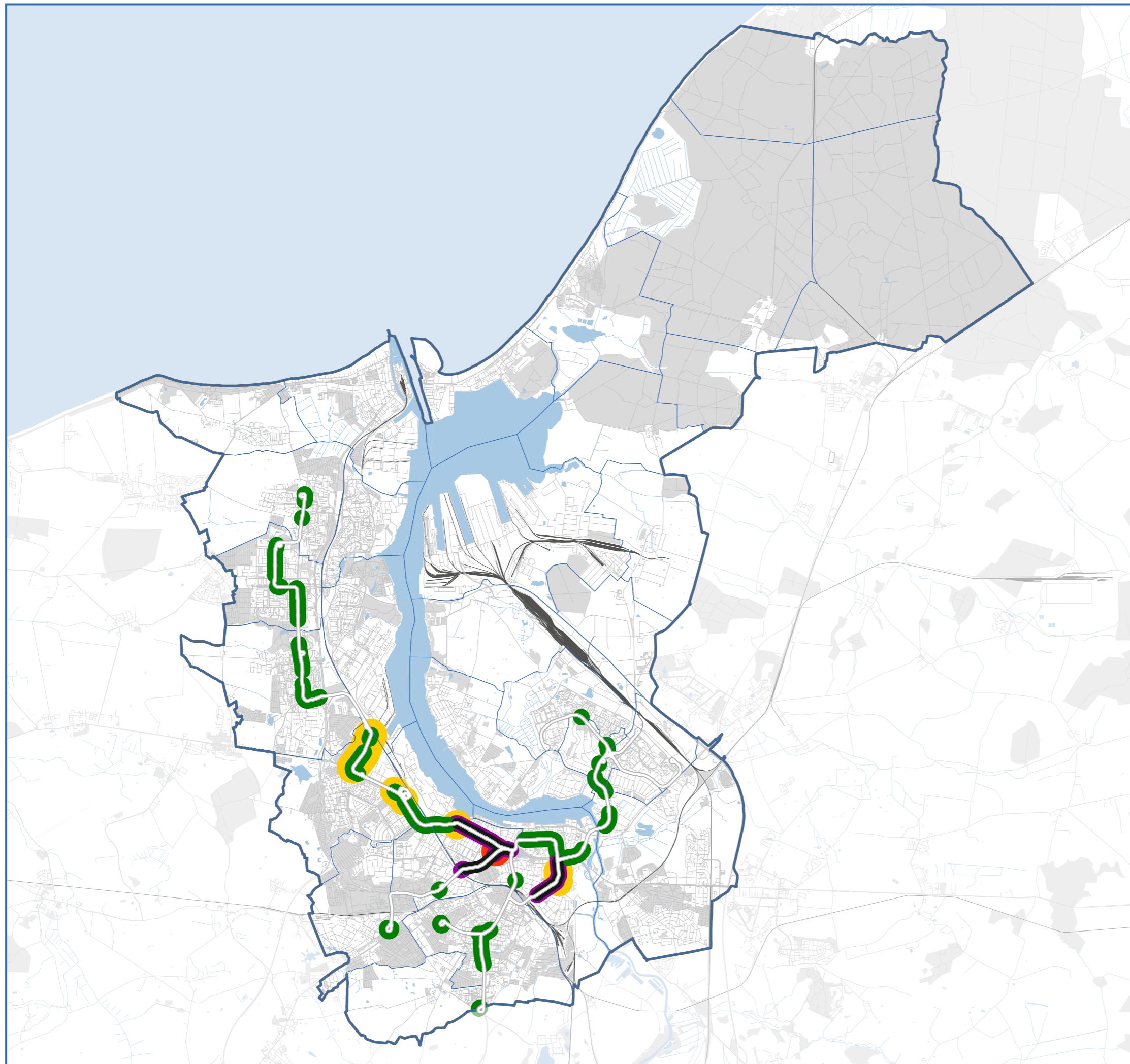
Datenstand November 2017



0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel



Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Von Auslösewertüber-
schreitungen betroffene
Flächen des
Flächenmanagements
Ohne Gewerbeflächen

-  Betroffene Fläche
-  Nicht betroffene Fläche

 Untersuchungsgebiet

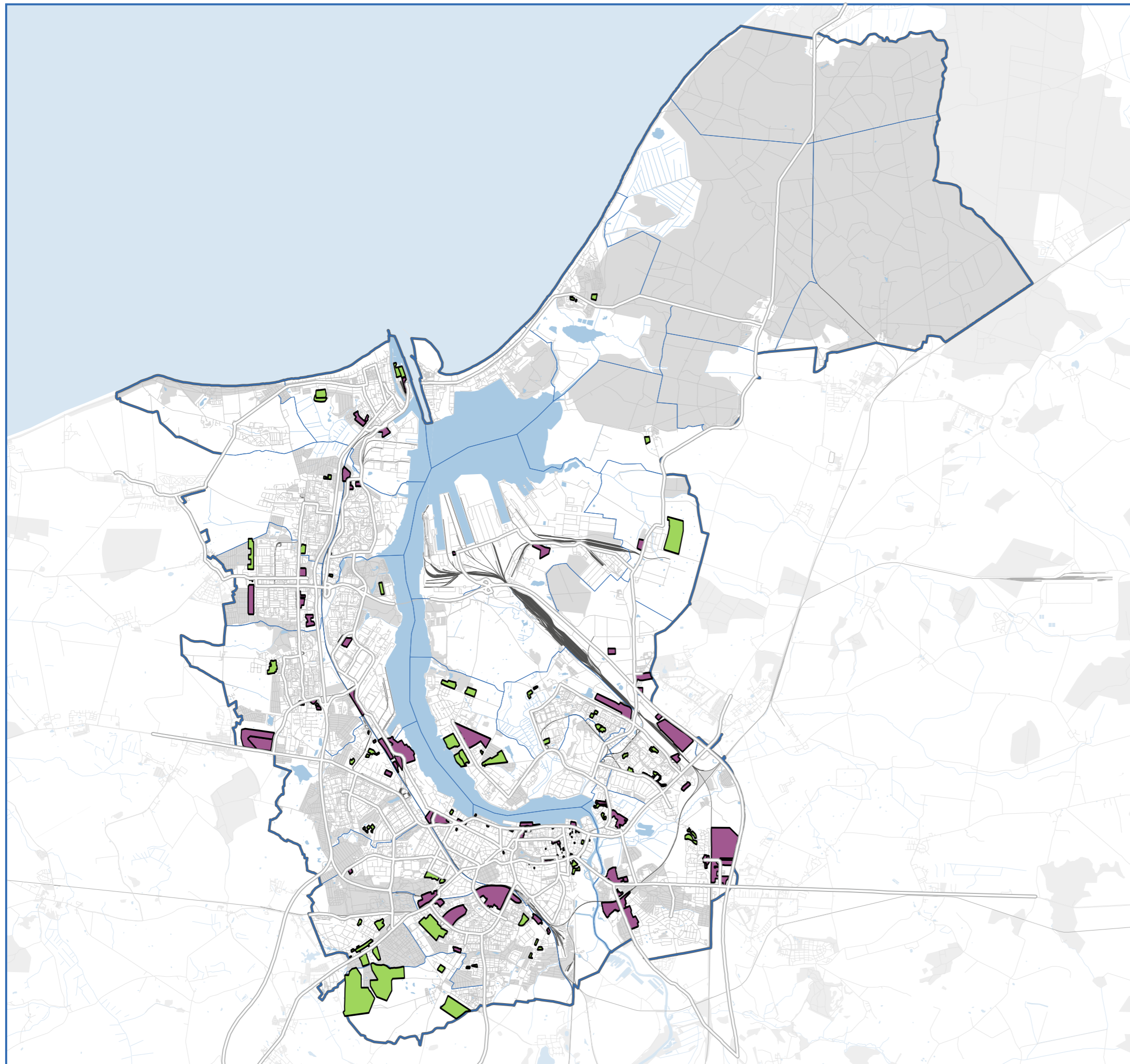
Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017



0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III


Von Auslösewertüber-
schreitungen betroffene
Flächen des
Flächenmanagements


Ohne Gewerbeflächen

Mit Lärmbrennpunkten

 Betroffene Fläche

 Nicht betroffene Fläche

 Lärmbrennpunkt Straßenverkehr,
Straßenbahnverkehr oder
Bereich mit
Auslösewertüberschreitung
Eisenbahnverkehr

 Eisenbahnstrecken

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Straßenbahntrassen

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

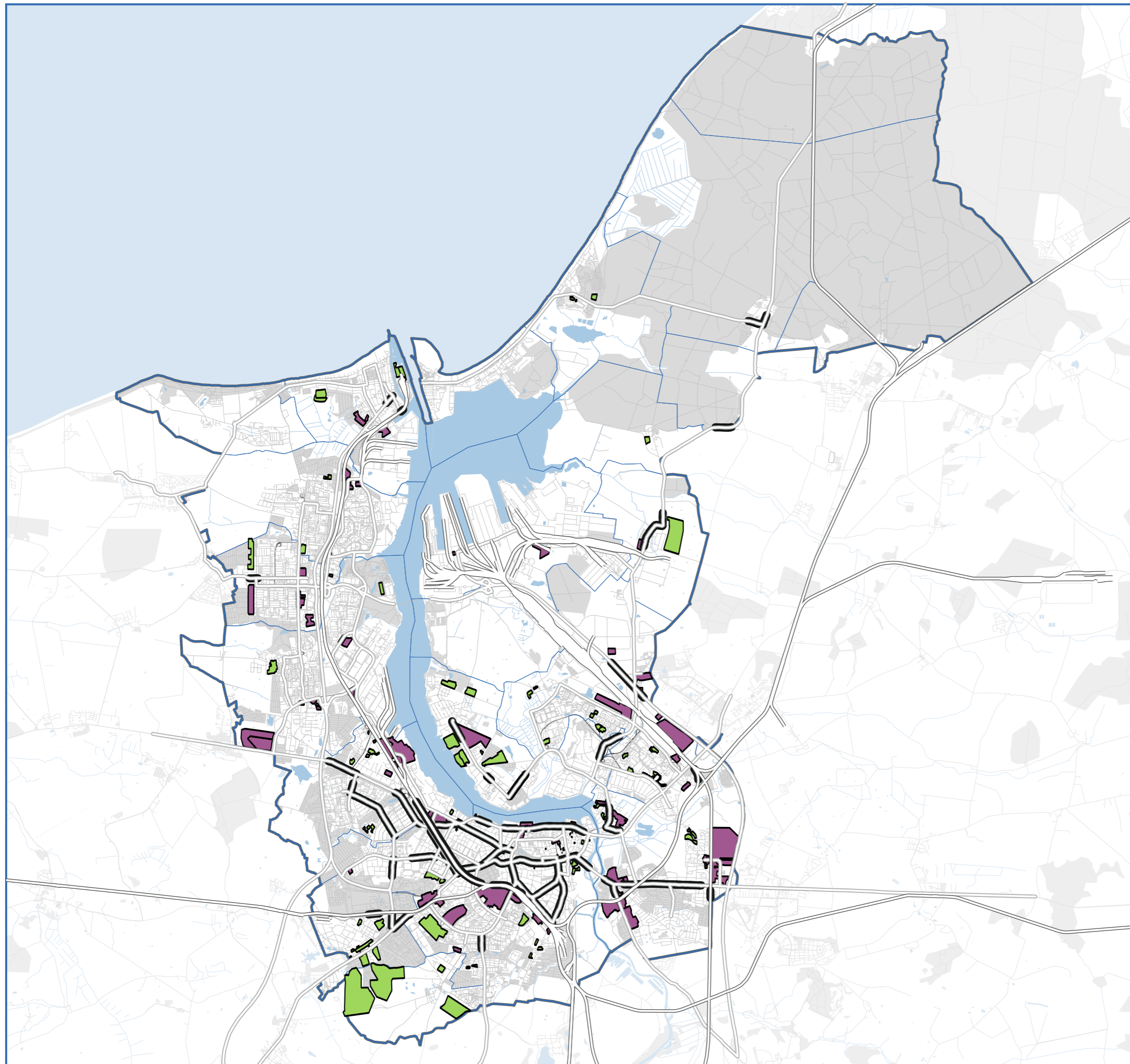
Datenstand Juni 2017



0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Evaluierung ausgewählter B-Pläne und Bauanträge

-  B-Pläne
-  Bauanträge

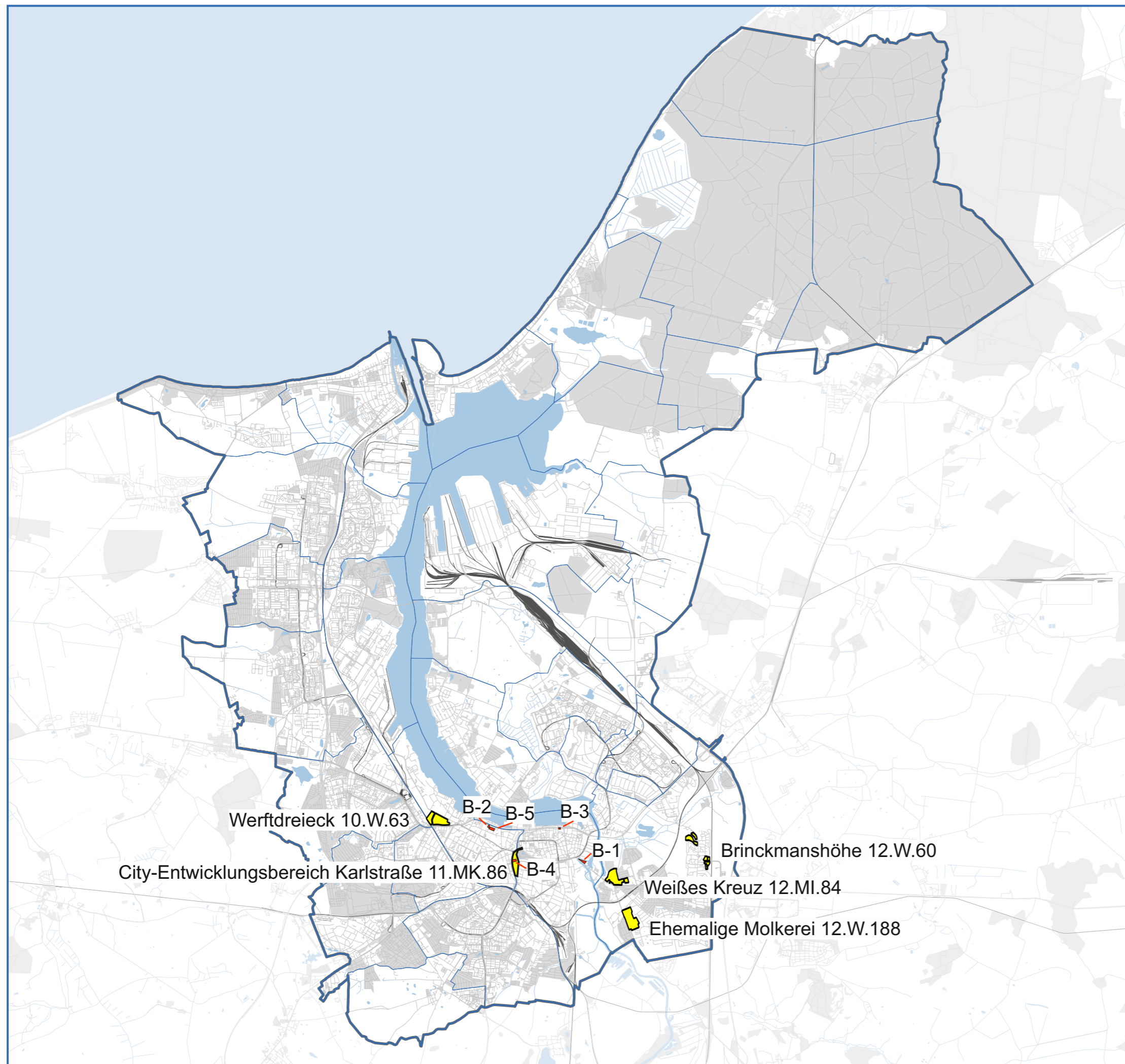
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017


0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel




Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Veränderung der
Lärmbrennpunkte Straße
2012-2017

-  Lärmbrennpunkt 2017
-  Neuer Lärmbrennpunkt 2017
-  Ehemaliger Lärmbrennpunkt 2012

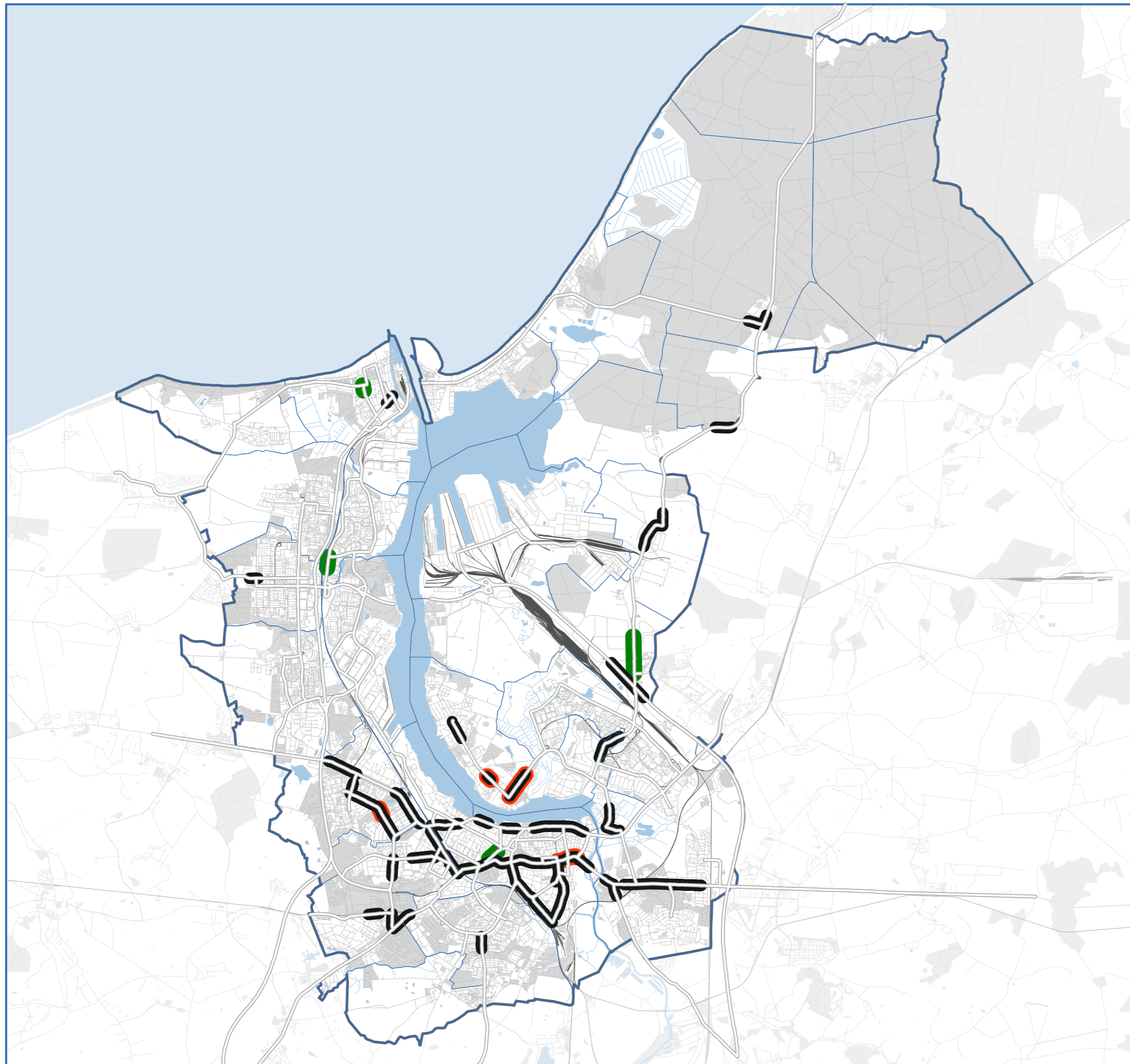
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Veränderung der
Lärmbrennpunkte Straßenbahn
2012-2017

== Lärmbrennpunkt 2017

== Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2012

— Straßenbahntrassen

□ Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

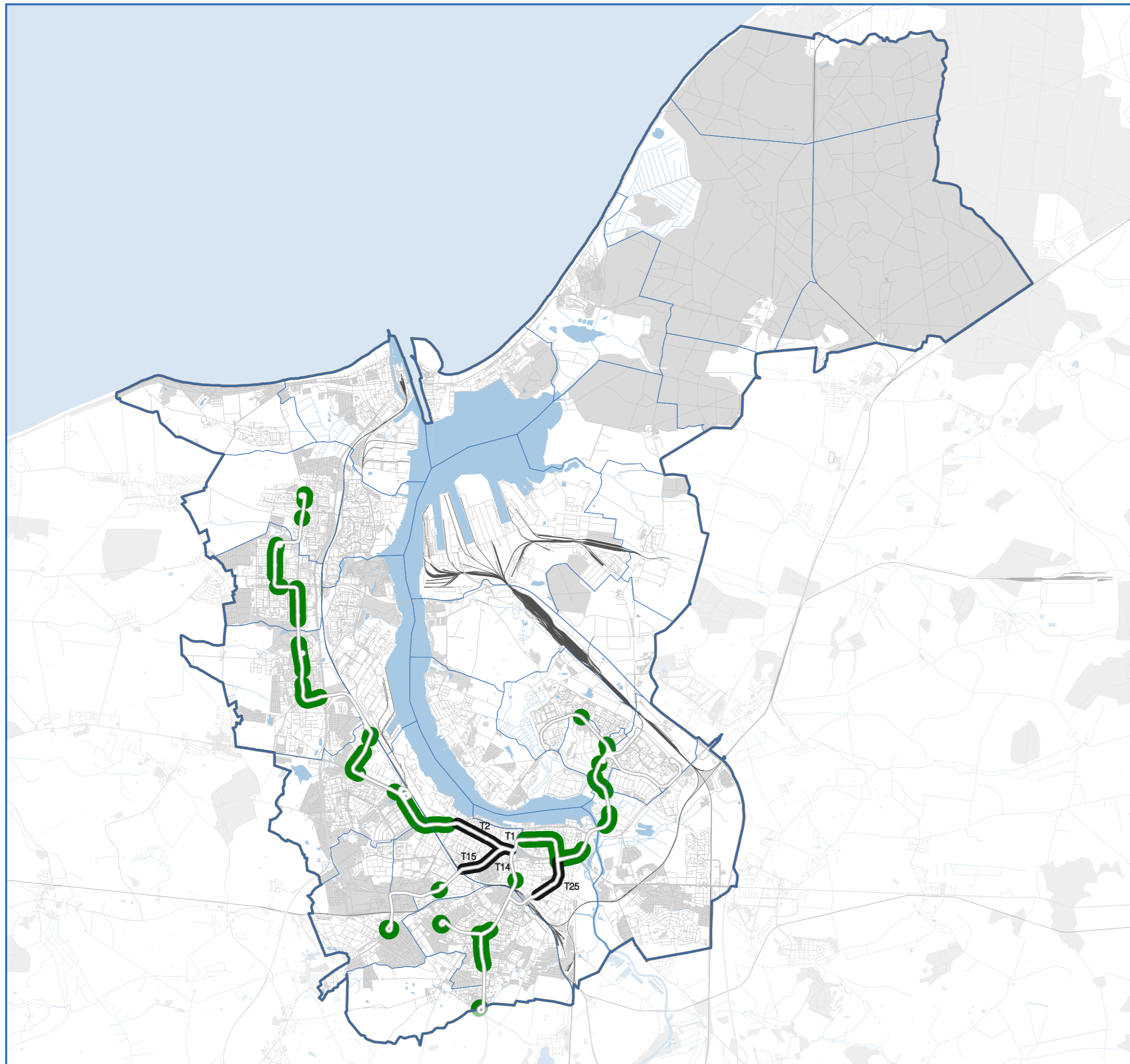
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel


Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III

Veränderung der Bereiche mit
Auslösewertüberschreitungen
durch die Bahn 2014-2017

 Auslösewertüberschreitung 2017

 Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2014

 Eisenbahnstrecken

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

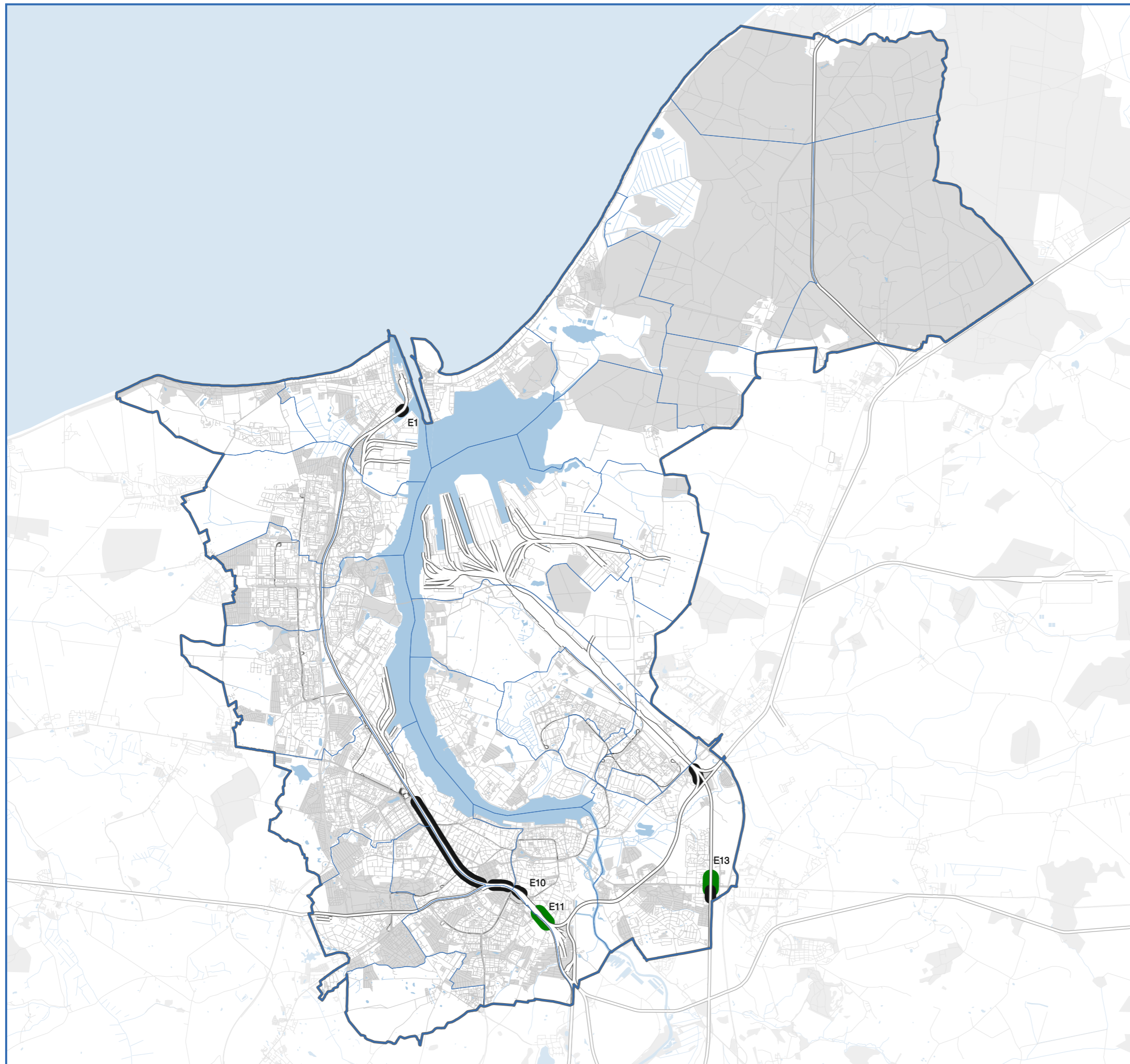
Datenstand Juni 2017



 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel










Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Fahrbahnsanierungskonzept

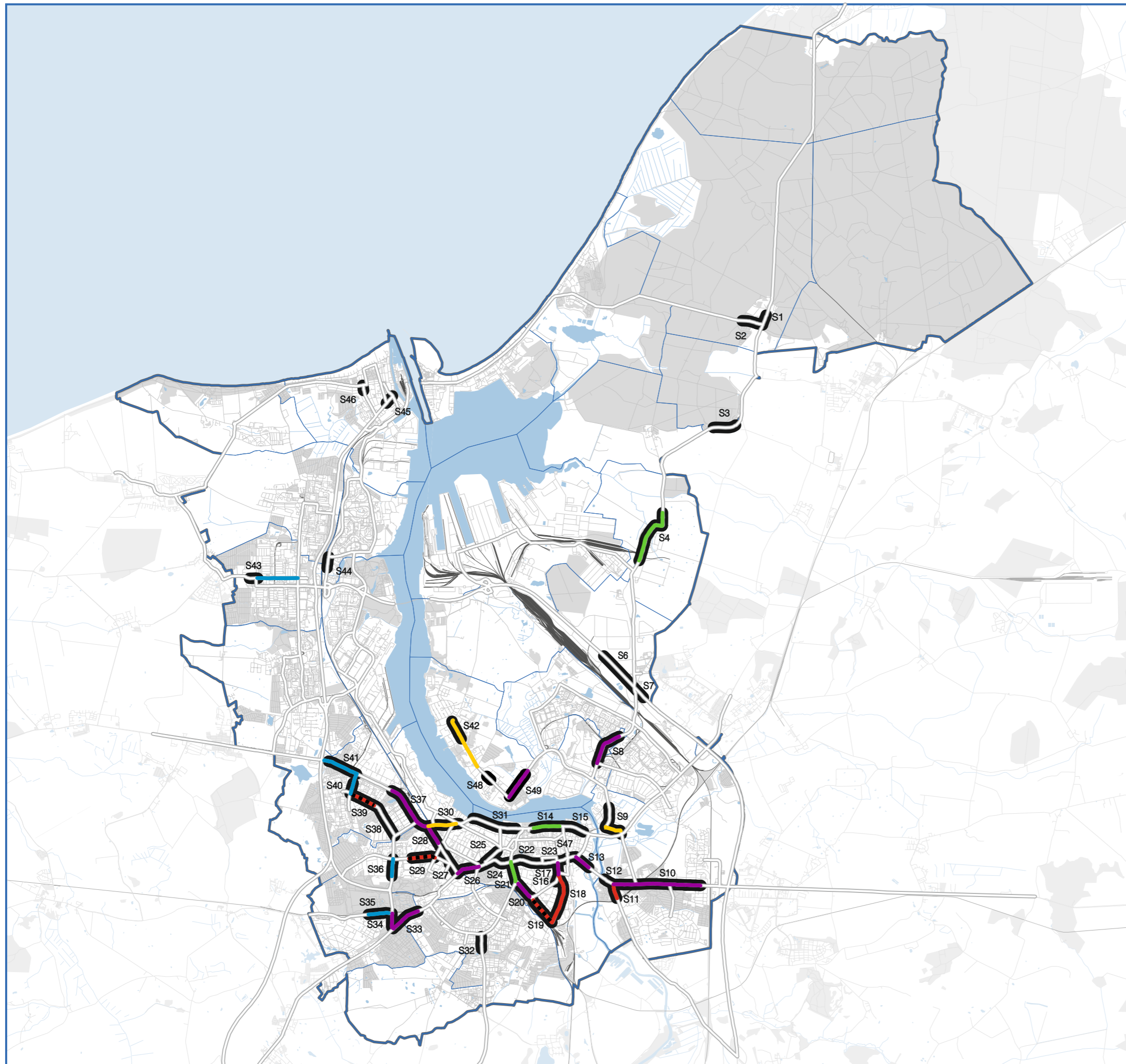
-  Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag umgesetzt
-  Sanierung oder grundlegender Ausbau umgesetzt
-  Fahrbahnsanierung geplant
-  Sanierung mit lärmarmem Fahrbahnbelag (bedingt) empfohlen
-  Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag empfohlen
-  Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag empfohlen, Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelages sinnvoll
-  Lärmbrennpunkte
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2018

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Prüferabschnitte aus dem LAP
Stufe II zur Reduzierung der zu-
lässigen Höchstgeschwindigkeit

nach Vorprüfung
ausgeschlossene Abschnitte


 ausgeschlossene Abschnitte

nach Vorprüfung
verbliebene Abschnitte


 Prüfabschnitte für Reduzierung
auf 30 km/h nachts

 Prüfabschnitte für Reduzierung
auf 30 km/h ganztags

 30 km/h nachts bereits vorhanden
(Erhalt der Regelung)

 Lärmbrennpunkte des LAP Stufe II

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

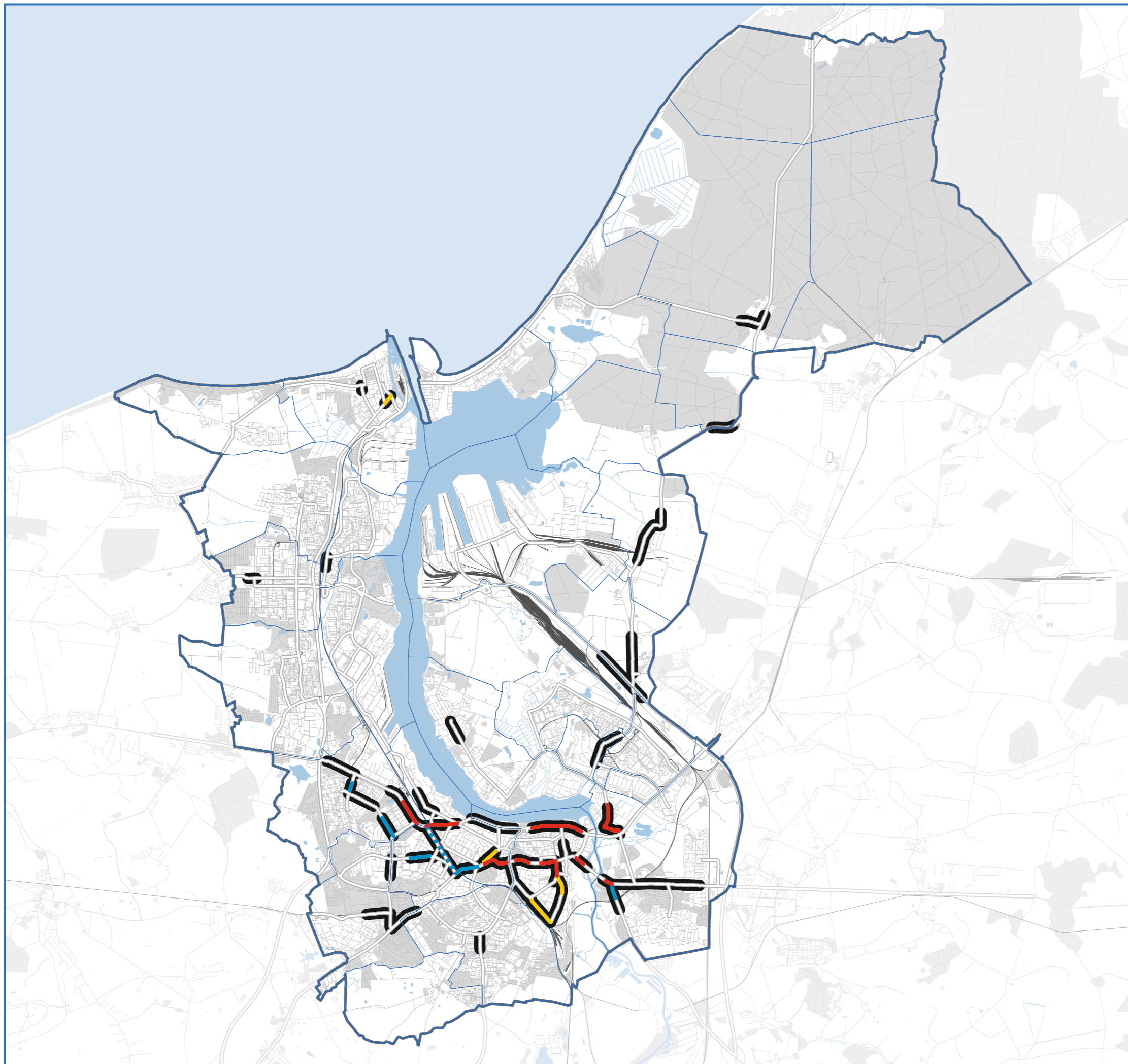
Datenstand Mai 2014



 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Reduzierung der zulässigen
Höchstgeschwindigkeit
Prüfabschnitte

- Prüfabschnitt mit vorhandenen akustischen Voraussetzungen
- ⋯ Prüfabschnitt mit vorhandenen 30 km/h nachts

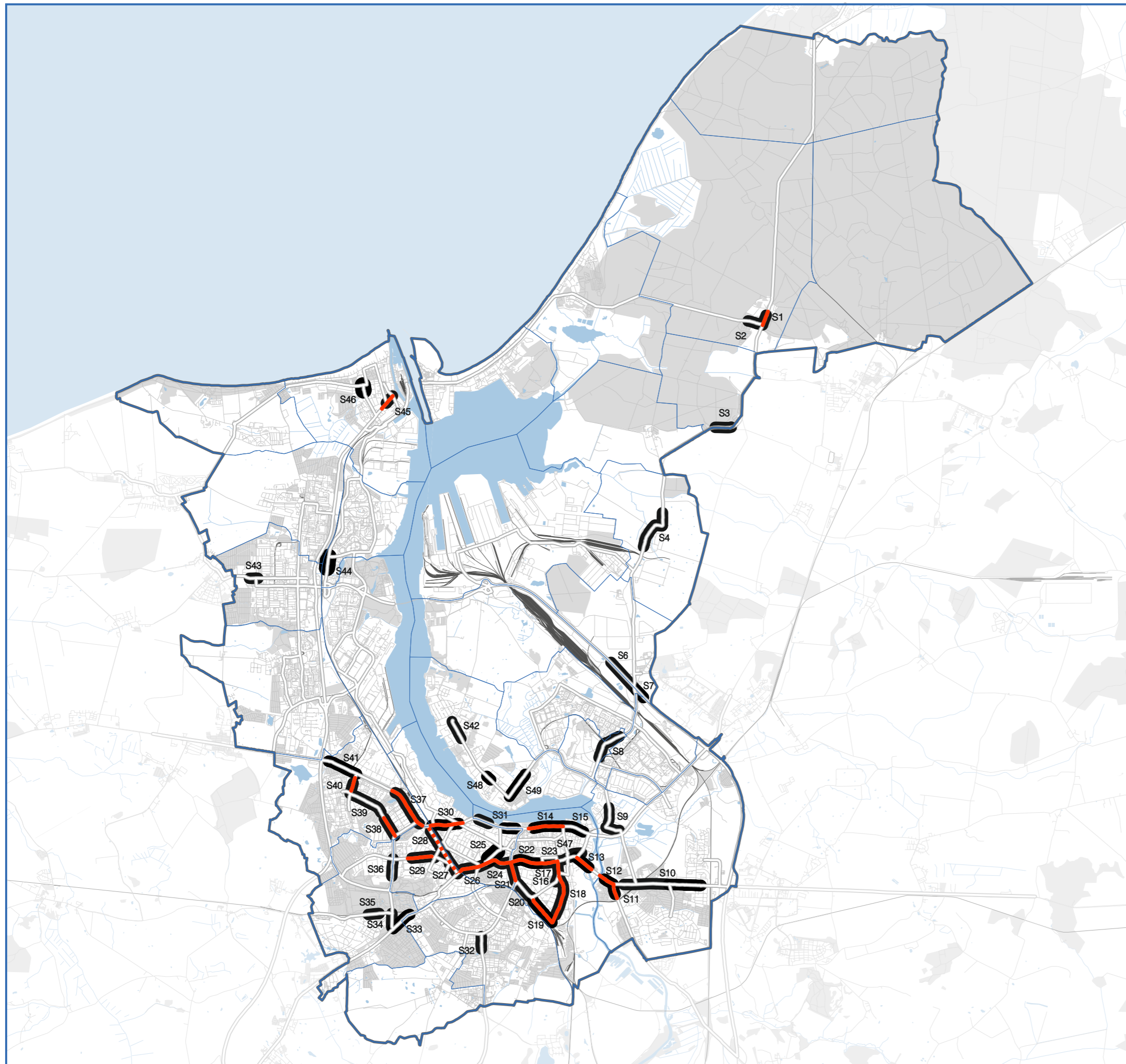
- == Lärmbrennpunkte
- lärmkartierte Straßenabschnitte
- Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Prüfergebnis einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des LAP Stufe III

nach Vorprüfung
ausgeschlossene Abschnitte


 ausgeschlossene Abschnitte

nach Vorprüfung
verbliebene Abschnitte


 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h nachts

 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h ganztags

 30 km/h nachts bereits vorhanden (Erhalt der Regelung)

 Lärmbrennpunkte

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

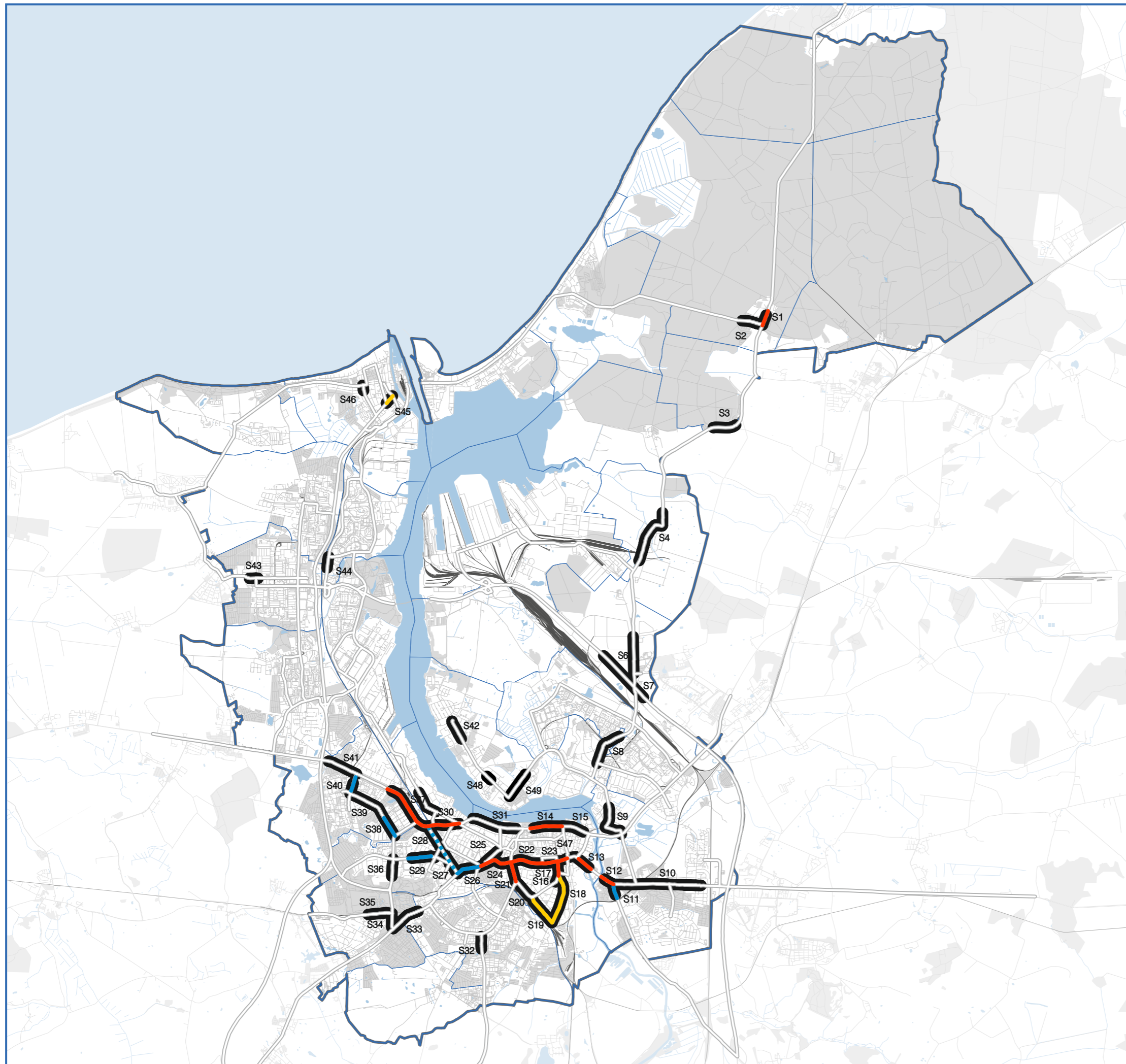
Datenstand Juni 2018



 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel




Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de






Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Strecken mit Potenzialen zur
Veränderung der Organisation
des Straßenraumes
(Prüfabschnitte)**

-  Straßenraumgestaltung umgesetzt
-  Straßenraumgestaltung in Planung
-  Strecken mit Potenzialen für eine veränderte Straßenraumgestaltung

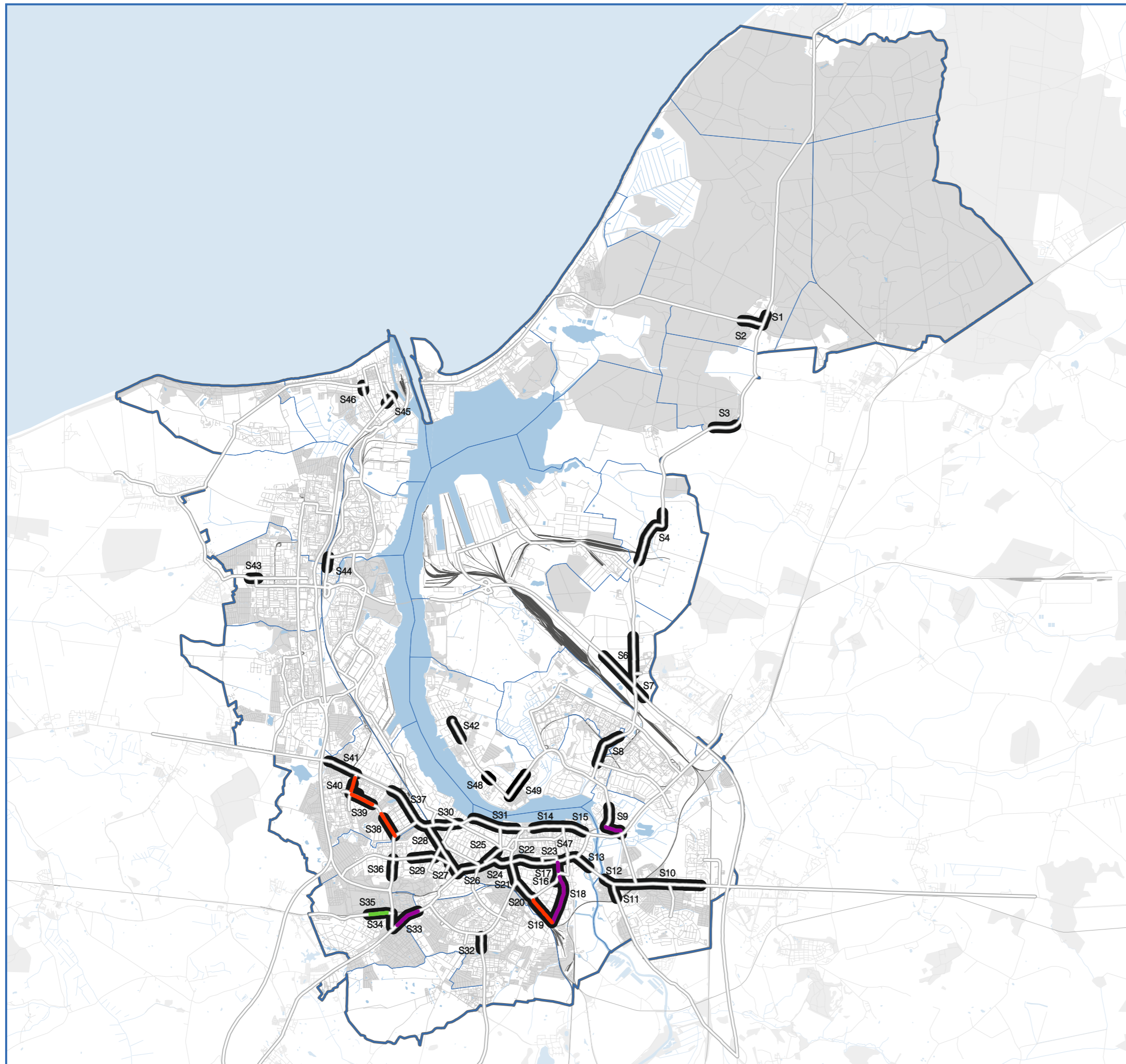
-  Lärmbrennpunkte
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2018



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Schicklerstraße 5-7 • D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30 • Fax 030.322 95 25 55
Berlin@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Lärmbrennpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt		dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017		
					max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung
S1	HiH	Graal-Müritzer-Straße	Markgrafenheider Straße	bis	An der Alten Baumschule	> 65	> 55										keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S2	HiH	Markgrafenheider Straße	Am Kuhhof	bis	Graal-Müritzer-Straße	> 65	> 55										keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S3	JüH	L22	Ortsteildurchfahrt Jürgeshof			> 70	> 55										tatsächl. Betroffenheit geringer, da bestehende Geschw.reduzierung auf 50/70 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S4	NiH	L 22 Hinrichshäger Straße	OD Nienhagen			> 65	> 55								I	grundhafter Ausbau der Ortsdurchfahrt Nienhagen in 2012/13 erfolgt, teilw. mit Einbau lärmarmen Asphalts	offen	
S5	HiD	L 22 / Neu Hinrichsdorf	OD Neu Hinrichsdorf	bis	Rampe A 19	> 65	> 55	k							I	4-spuriger Ausbau der L 22 erfolgt kurzfristig, inklusive passivem Schallschutz	4-spuriger Ausbau bis Ende 2017 ist erfolgt. Passiver Schallschutz wurde 2016 umgesetzt.	
S6	HiD	A19	nördlich AS 5	bis	Höhe Swienschuhlenstraße	< 65	> 55		I							Gespräche mit betroffenen Gemeinden und Baulastträger SBA Schwerin erforderlich, bei Deckensanierungen sollten mittel-langfristig lärmarme Asphalte eingesetzt und eine nächtl. Geschwindigkeitsreduzierung angestrebt werden.	offen	
S7	BrD	A19	südlich AS 5			> 70	> 60		I							Gespräche mit betroffenen Gemeinden und Baulastträger SBA Schwerin erforderlich, bei Deckensanierungen sollten mittel-langfristig lärmarme Asphalte eingesetzt und eine nächtl. Geschwindigkeitsreduzierung angestrebt werden.	offen	
S8	DiW	Hinrichsdorfer Straße	Kurt-Schumacher-Ring	bis	Gutenbergstraße	> 65	> 55		I							zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	offen	
S9a	BrD	Dierkower Damm	Bei der Knochenmühle	bis	Kurve Stadtreinigung	> 65	> 60								I	passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden, langfristig Entlastung durch Verlegung Dierkower Damm gemäß B-Plan zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	offen	
S9b	BrD	Petridamm	Kurve Stadtreinigung	bis	Rövershäger Chaussee	> 70	> 60	m	m						I	kurz- mittelfristig grundhafter Ausbau inkl. Radverkehrsanlagen geplant, langfristig Entlastung durch Verlegung Dierkower Damm gemäß B-Plan	Genehmigungsplanung für grundhaften Ausbau und Straßenraumgestaltung inkl. Radverkehrsanlagen ist fertiggestellt (09/2017) Baubeginn 04/2018	

Lärmrechenpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt		dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017			
					max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung	
S10	BrD	Tessiner Straße	Höger Up	bis	Neubrandenburger Straße	> 70	> 60		I		I							Umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Sanierung von Geh- und Radwegen; perspektivisch Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt. langfristig: Machbarkeit von Lärmschutzwänden prüfen	offen
S11	BrD	Neubrandenburger Straße	Bahnübergang	bis	Tessiner Straße	> 70	> 60		m-l				m-l	k				bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich	Machbarkeitsstudie zum Einsatz von lärmarmen Belägen inkl. Straßenraumgestaltung (Fertigstellung Juli 2016) voraussichtlich 2018 und 2020 Haushaltsmittel für Planungen voraussichtlich 2022 Haushaltsmittel für Investition 2018 Fortsetzung der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung
S12	BrD	Mühlendamm	Neubrandenburger Straße	bis	Unterwarnow	> 70	> 60		m-l										offen
S13	StM	Mühlendamm	Unterwarnow	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60		I									geringe tatsächl. Betroffenheit, da Umbau Mühlengebäude nach neuesten Schallschutzstandards zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	offen
S14	StM	Am Strande	Wokrenterstraße	bis	Grubenstraße	> 70	> 60											Umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) und Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt	
S15	StM	Am Strande	Grubenstraße	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60		I									passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Anpassung der Lichtsignal-koordinierung (Grüne Welle); perspektivisch Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt	offen
S16	StM	Friedrich-Engels-Platz	Stephanstraße	bis	Blücherstraße	> 65	> 55											keine geeignete Maßnahme vorhanden	

Lärmbrennpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017			
						max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung	
S17	StM	Richard-Wagner-Straße	Blücherstraße	bis	August-Bebel-Straße	> 65	> 55		I					I					Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor für eine vollständige Reduzierung der Betroffenzahl sind beide Maßnahmen erforderlich zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	April 2016 lag die Entwurfsplanung vor, welche nachzeitigem Planungsstand konventionellen Asphalt vorsieht. Der Einsatz eines lärmoptimierten Fahrbelages kommt nicht zum Einsatz, da eine Untersuchung nach 16. BImSchV keine Ansprüche festgestellt hat. Stattdessen wird ein lärmarmen Splittmastixasphalt mit Körnung von 8 mm (SMA 8) eingesetzt. Baubeginn 2019
S18	StM	Blücherstraße	Richard-Wagner-Straße	bis	Lessingstraße	> 65	> 55		I					I	k				bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich.	Machbarkeitsstudie zum Einsatz von lärmarmen Belägen inkl. Straßenraumgestaltung (Beauftragung Oktober 2016, geplante Fertigstellung 2017) 2018 Fortsetzung der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung
S19	StM	Herweghstraße	Rosa-Luxemburg-Straße	bis	Schwaaner Landstraße	> 70	> 60		m-I						k				Für den mittel- bis langfristig vorgeschlagenen Austausch des Pflasterbelages sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten. Eine Entscheidung hinsichtlich einer geeigneten Planungslösung sollte unter Abwägung aller Belange (Denkmalschutz, Lärminderung, Baukosten, Baumschutz, verkehrliche Funktion etc.) stattfinden, wenn konkret die Planung ansteht. Bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich.	Machbarkeitsstudie zum Einsatz von lärmarmen Belägen inkl. Straßenraumgestaltung (Bearbeitung seit Mai 2017, geplante Fertigstellung Dezember 2017) voraussichtlich 2019 und 2021 Haushaltsmittel für Planungen voraussichtlich 2022 und 2023 Haushaltsmittel für Investition 2018 Fortsetzung der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung
S20	StM	Goethestraße	Rosa-Luxemburg-Straße	bis	Goetheplatz / Südring	> 65	> 55		I										zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	Deckenerneuerung mit konventionellem Asphalt im Bereich des Innerstädtischen Gymnasiums (kein lärmoptimierter Belag) 2013
S21	StM	Am Vögenteich	August-Bebel-Straße	bis	Goethestraße	> 65	> 55		m-I										passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	offen
S22	StM	August-Bebel-Straße	Karlstraße	bis	Höhe Studentenwohnheim	> 70	> 60		m-I										passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt	offen

Lärmrechenpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017		
						max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung
S23	StM	August-Bebel-Straße	Hermannstraße	bis	Richard-Wagner-Straße	> 65	> 55		m-l									passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; mittel-langfristig Fahrbahn-sanierung mit lärmarmem Asphalt	offen
S24	KTV	Arnold-Bernhard-Straße	Am Vögenteich	bis	Ulmenstraße	> 65	> 55											passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag in 2011	
S25	KTV	Wismarsche Straße	Am Brink	bis	Neubramowstraße	> 65	> 55							k-m				zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	2018 Fortsetzung der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung
S26	KTV	Parkstraße	Ulmenstraße	bis	Dethardingstraße	> 65	> 55		m-l					k-m				mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde-rung u.U. nicht mehr erforderlich zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	2018 Fortsetzung der Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung anschließend Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung und Einsatz eines lärmarmen Belages geplant Planungen laufen und sind stark an die parallel zu organisierenden Erneuerung der Infrastruktur der Eurawasser geknüpft
S27	HaV	Dethardingstraße	Parkstraße	bis	Schillingallee	> 65	> 55											Tempo-30 nachts ca. seit 2000; tatsächl. Betroffenheit nachts geringer, da bestehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; Fahr-bahndecke ist ca. 2010 saniert worden, eine Sanierung des Teilstücks zur Parkstraße steht noch aus (m-l)	offen
S28	HaV	Karl-Marx-Straße	Schillingallee	bis	Lübecker Straße	> 65	> 55		m-l									Tempo-30 nachts ca. seit 2000; tatsächl. Betroffenheit nachts geringer, da bestehende Geschw.reduzierung auf 30 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt	offen
S29	HaV	Kopernikusstraße	Dürerplatz	bis	Platz der Freiheit	> 65	> 55		l					m				langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich	offen

Lärmbrennpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt		dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017			
					max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung	
S30	KTV	Holbeinplatz und Lübecker Straße	Karl-Marx-Straße	bis	Werftstraße	> 70	> 60		m		m-l							Umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) und Sanierung von Geh- und Radwegen, mittel-langfristig lückenschl. Lärmschutz-wände am Thomas-Müntzer-Platz zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	Behandlung im Rahmen der Entwicklung des B-Plans „Werftdreieck“ ab 2016
S31	KTV	Warnowufer	Am Kabutzenhof	bis	Am Kanonsberg	> 70	> 60		m-l									Umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle)	offen
S32	SüS	Nobelstraße	Südring	bis	Tychsenstraße	> 65	> 55											passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; keine geeignete Maßnahme vorhanden zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	
S33	GaS	Satower Straße	Südring	bis	Rennbahnallee	> 70	> 55		m										2017 Erarbeitung einer Aufgabenstellung für eine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen zur Erneuerung und Umgestaltung
S34	GaS	Rennbahnallee	Satower Straße	bis	Tannenweg	> 65	> 55		m-l									Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag in 2011	offen
S35	GaS	Tannenweg	Rennbahnallee	bis	Haubentaucherweg	> 65	> 55	k										Tempo-30 für LKWs besteht	Sanierung in drei Bauabschnitten (BA); westlicher BA 1 ist fertiggestellt; mittlerer BA 2016/17; östlicher BA 2017/18; Fertigstellung Gesamtprojekt 2019 (grundhafter Ausbau mit lärmarmen SMA 8 in der Deckschicht und Straßenraumgestaltung) Tempo-30 für Lkw wurde inzwischen aufgehoben.
S36	GaS	Trotzenburger Weg	Am Waldessaum	bis	Kopernikusstraße	> 65	> 55			k		(l)						Tempo-30 für LKWs besteht bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärmminde-rung u.U. nicht mehr erforderlich	Der Einbau eines konventionellen Asphalts ist durch das Amt für Verkehrsanlagen als provisorische Maßnahme bereits realisiert. Aus Sicht des Amts für Verkehrsanlagen ist allerdings ein grundhafter Ausbau notwendig. Tempo-30 für Lkw wurde inzwischen aufgehoben.

Lärmrechenpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017		
						max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung
S37	ReH	Hamburger Straße	Grazer Straße	bis	Karl-Marx-Straße	> 65	> 55		I									Umgesetzte Maßnahmen aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle); perspektivisch Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	offen
S38	ReH	Händelstraße	Tschaikowskistraße	bis	Kuphalstraße	> 65	> 55					(I)	m	m				Kreisverkehre: Machbarkeit noch zu untersuchen bei Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich	offen
S39	ReH	Ulrich-von-Hutten-Straße	Linzer Straße	bis	Goerdelerstraße	> 65	> 55					(I)	m	m				Kreisverkehre: Machbarkeit noch zu untersuchen bei Umsetzung des Kreisverkehrs ist die Geschwindigkeitsreduzierung ggf. nicht mehr notwendig	2015 erfolgte eine Sanierung, Deck- und Binderschicht wurden im Bestand abgefräst und erneuert
S40	ReH	Goerdelerstraße	Ulrich-von-Hutten-Straße	bis	Hamburger Straße	> 65	> 55					(I)	m	m				Kreisverkehre: Machbarkeit noch zu untersuchen im Zusammenhang mit der Minderungs-wirkung des Kreisverkehrs für die Ulrich-von-Hutten-Straße sind beide Maßnahmen erforderlich	Machbarkeitsstudie zum Kreisverkehr (Kreuzung Goerdeler Straße) wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes erarbeitet Bau des Kreisverkehrs zurückgestellt, Realisierung in Abhängigkeit von der Haushaltslage
S41	ReH	Hamburger Straße	An der Stadtautobahn	bis	Goerdelerstraße	> 70	> 60			k	I							passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; langfristig: Machbarkeit von Lärmschutzwänden prüfen; Baulastträger SBA Güstrow: der Abschnitt erhält 2014 eine Deckensanierung mit konventionellem Asphalt, ein lärmarmere Belag kommt nicht zum Einsatz zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn (punktuell)	Baulastträger SBA Güstrow: 2014 Deckensanierung mit konventionellem Asphalt
S42	GeD	Pressentinstraße	Schöffenweg	bis	Fedor-Schuchardt-Straße	> 65	> 55			I									Sanierung ggf. im Rahmen neu zu entwickelnder B-Pläne (Rostocker Straße und Melkweg, Obere Warnowkante)

Lärm Brennpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt		dB(A)		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen (Stand 2012)	Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen 2012-2017, Stand 11/2017		
					max L _{DEN}	max L _{Night}	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Kreisverkehr	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts ¹⁾	Tempo 30 ganztags ¹⁾			Tempo 50	Ortsumfahrung
S43	LüK	Lichtenhäger Chaussee	Koppelweg	bis	Ostseeallee	> 65	> 55										geringe Betroffenheit; keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S44	GrK	Alte Warnemünder Chaussee	Kleiner Warnowdamm	bis	Warnowallee	> 65	> 55										geringe Betroffenheit; keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S45	StW	Rostocker Straße	Johann-Sebastian-Bach-Straße	bis	Alte Bahnhofstraße	> 65	> 55						k					Untersuchungen zur Integration des Radverkehrs, in diesem Zusammenhang wird Tempo-30 geprüft
S46	StW	Richard-Wagner-Straße	Parkstraße	bis	Gewettstraße	> 65	< 55										grundhafter Ausbau ca. 2007 erfolgt; keine geeignete Maßnahme vorhanden	
SB1	LüK	Rigaer Straße	St.-Petersburger-Straße	bis	Ostseeallee	< 65	< 55			k							grundh. Ausbau ab 2015 in mehreren Bauabschnitten	Sanierung seit 2015 mit einem konventionellen lärmarmen SplittMastixAsphalt (SMA 8) und Straßenraumorganisation inkl. Kreisverkehre Verkehrsfreigabe erfolgte im Oktober 2017
<p>1) Sämtliche Tempo 30 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung unterliegen einzelfallbezogen dem ausschließlichen Genehmigungsvorbehalt des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern und nicht der Kommune selbst. Das Verkehrsrecht ist nur gewährt, wenn die Einheit von Planung/Bau und Betrieb vollständig gewährleistet ist. Mit den Tempo 30-Regelungen gehen unverzichtbar Planungs- und Straßenbauleistungen einher.</p>																		
<p>Legende: k - kurzfristige Realisierungsempfehlung (1-2 Jahre) m - mittelfristige Realisierungsempfehlung (3-5 Jahre) l - langfristige Realisierungsempfehlung (6-10 Jahre) grün - Maßnahme umgesetzt gelb - Prüfung begonnen oder abgeschlossen rot - Umsetzungsdefizit</p>																		

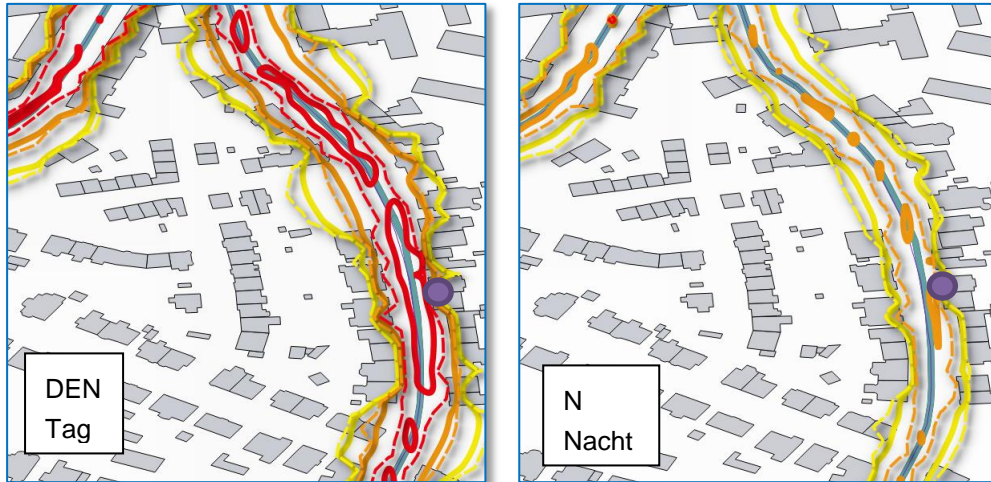
Anlage 3: Ergebnisse der Lärmkartierung nach den Berechnungsverfahren VBUS und RLS-90 im Vergleich

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

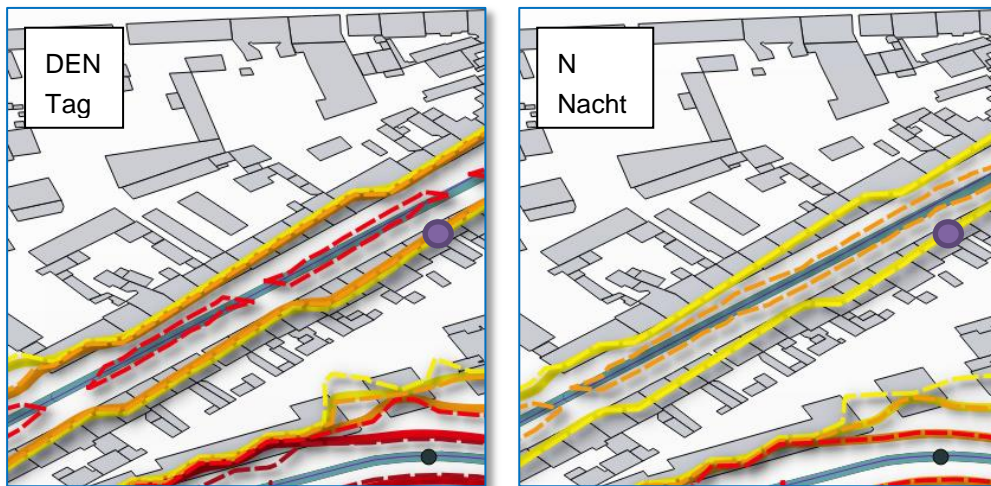
Endbericht
 Anlage 3

16. August 2018

S18 Blücherstraße – niedriger DTV und hoher Lkw-Anteil

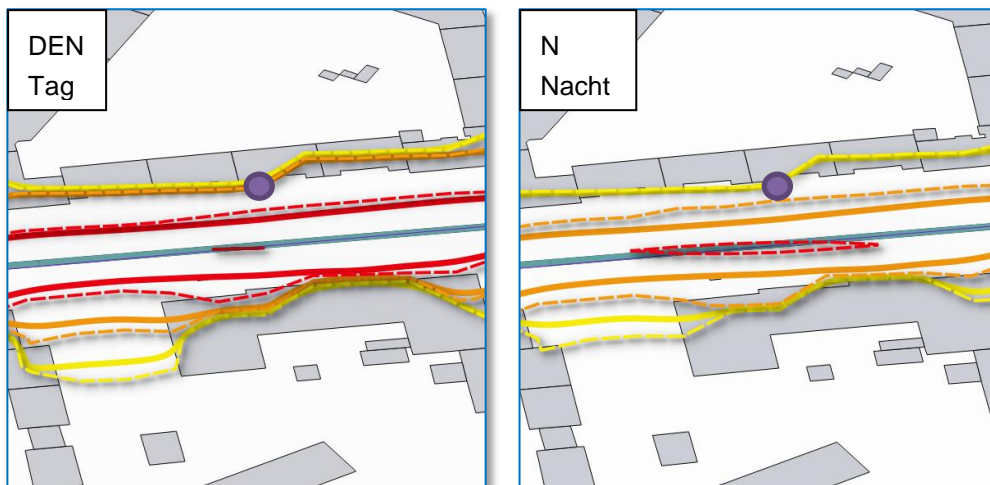


S25 Wismarsche Straße – niedriger DTV

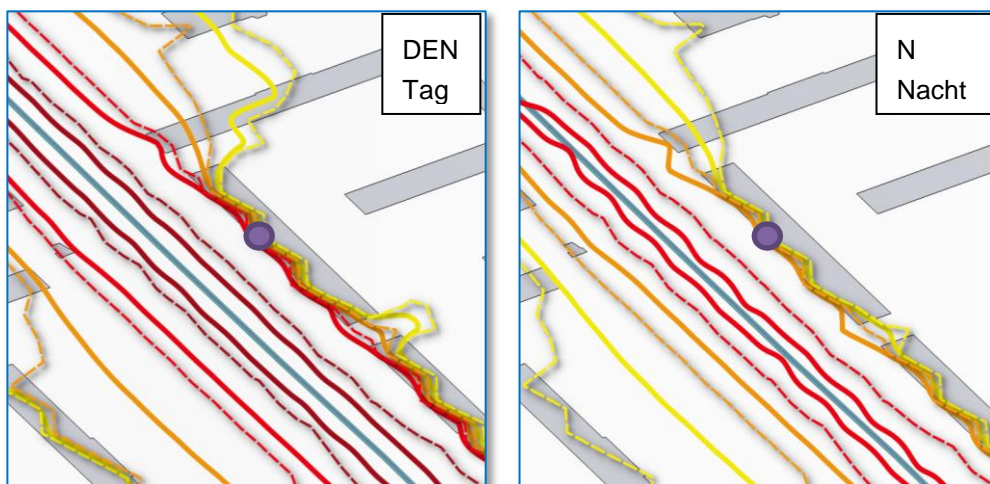


Legende		
Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	durchgezogen: VBUS
60	55	gestrichelt: RLS-90
65	60	Referenzpunkt ●
70	65	
75	70	

S26 Parkstraße – mittlerer DTV und Lkw-Anteil



S37 Hamburger Straße – hoher DTV



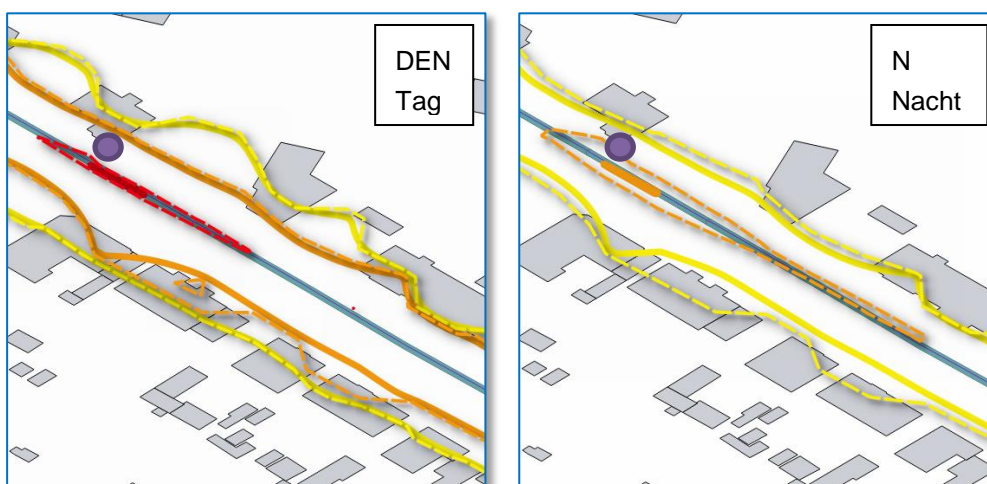
Legende		
Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	durchgezogen: VBUS
60	55	gestrichelt: RLS-90
65	60	Referenzpunkt ●
70	65	
75	70	

S38 Händelstraße – Einfluss LSA

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III
 Endbericht
 Anlage 3
 16. August 2018

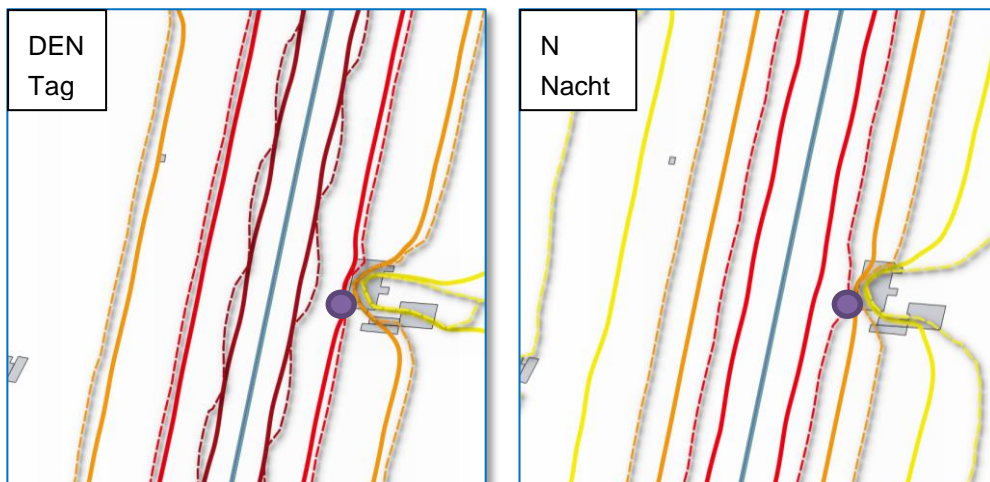


S48 Fährstraße – zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h

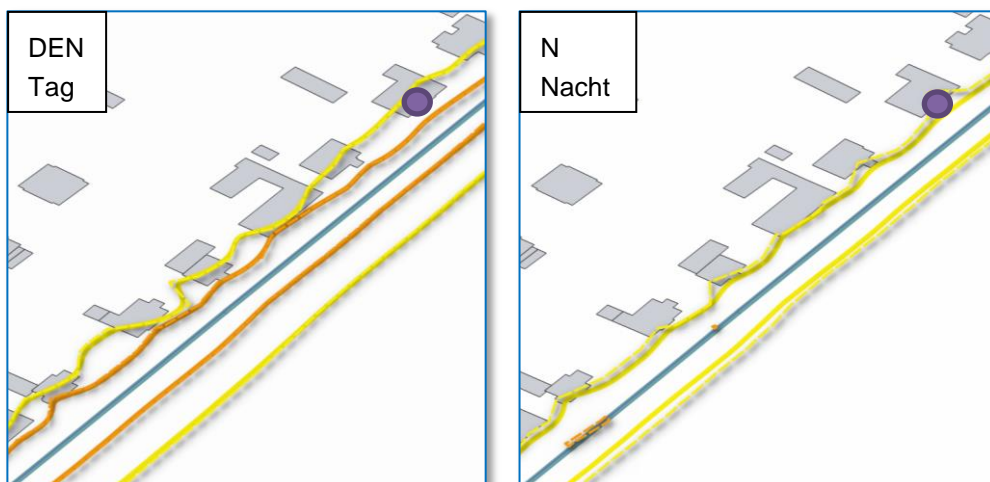


Legende		
Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	durchgezogen: VBUS
60	55	gestrichelt: RLS-90
65	60	Referenzpunkt ●
70	65	
75	70	

An der Stadtautobahn – zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h



Gehlsheimer Straße – zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h



Legende		
Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	durchgezogen: VBUS
60	55	gestrichelt: RLS-90
65	60	Referenzpunkt ●
70	65	
75	70	

Lärmpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen	
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstärkung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾
S1	HiH	Graal-Müritzer-Straße	Markgrafenheider Straße	bis	An der Alten Baumschule	> 65	> 55	21	16									keine geeignete Maßnahme vorhanden
S2	HiH	Markgrafenheider Straße	Am Kuhhof	bis	Graal-Müritzer-Straße	> 65	> 55	9	9									keine geeignete Maßnahme vorhanden
S3	JüH	L22	Orsteildurchfahrt Jürgeshof			> 70	> 55	5	5									tatsächl. Betroffenheit geringer, da bestehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 50/70 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; keine geeignete Maßnahme vorhanden
S4	NiH	L 22 Hinrichshäger Straße	OD Nienhagen			> 65	> 55	19	11								I	grundhafter Ausbau der Ortsdurchfahrt Nienhagen in 2012/13 erfolgt, teilw. mit Einbau lärmarmen Asphalts; Ortsumfahrung noch nicht umgesetzt; Die Ortsumfahrung ist Teil des Mobilitätsplans Zukunft und abhängig von der Hafenerweiterung
S6	HiD	A19	nördlich AS 5	bis	Höhe Swienschuhlenstraße	< 65	> 55	0	4		I							Gespräche mit betroffenen Gemeinden und Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V (Abteilung 3) erforderlich, bei Deckensanierungen sollten mittel-langfristig lärmarme Asphalte eingesetzt werden
S7	BrD	A19	südlich AS 5			> 70	> 60	7	7		I							Gespräche mit betroffenen Gemeinden und Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V (Abteilung 3) erforderlich, bei Deckensanierungen sollten mittel-langfristig lärmarme Asphalte eingesetzt werden
S8	DiW	Hinrichsdorfer Straße	Kurt-Schumacher-Ring	bis	Gutenbergstraße	> 65	> 55	4	5		I							zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell)
S9a	BrD	Dierkower Damm	Bei der Knochenmühle	bis	Kurve Stadtreinigung	> 65	> 60	21	21								I	passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden, langfristig Entlastung durch Verlegung Dierkower Damm gemäß B-Plan; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn
S9b	BrD	Petridamm	Kurve Stadtreinigung	bis	Rövershäger Chaussee	> 65	> 55	27	25	k m	k m				k m		I	kurz-mittelfristig grundhafter Ausbau inkl. Radverkehrsanlagen geplant, langfristig Entlastung durch Verlegung Dierkower Damm gemäß B-Plan bzw. Mobilitätsplan Zukunft; Genehmigungsplanung für grundhaften Ausbau und Straßenraumgestaltung inkl. Radverkehrsanlagen ist fertiggestellt (09/2017), Baubeginn 2019

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt		dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen		
					max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾	Ortsumfahrung
S10	BrD	Tessiner Straße	Höger Up	bis	Neubrandenburger Straße	> 70	> 60	41	38		I		I	m-l				Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Sanierung von Geh- und Radwegen. Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S11	BrD	Neubrandenburger Straße	Bahnübergang	bis	Tessiner Straße	> 70	> 60	70	59	m-l		m-l		m-l	m-l	k		Bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); Machbarkeitsstudie 2016 abgeschlossen; voraussichtlich 2018 und 2020 Haushaltsmittel für Planungen; Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen; bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S12	BrD	Mühlendamm	Neubrandenburger Straße	bis	Unterwarnow	> 70	> 60	28	28		m-l			m-l				Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S13	StM	Mühlendamm	Unterwarnow	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	52	52		I			m-l				zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell); geringere tatsächliche Betroffenheit, da passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden (neue Bebauung Mühlendamm 4 und 5) Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S14	StM	Am Strande	Wokrenterstraße	bis	Grubenstraße	> 75	> 65	110	97					m-l				Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) und Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen	
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾	Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾		Ortsumfahrung
S15	StM	Am Strande	Grubenstraße	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	28	25										passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S16	StM	Friedrich-Engels-Platz	Stephanstraße	bis	Blücherstraße	> 65	> 55	6	6										keine geeignete Maßnahme vorhanden
S17	StM	Richard-Wagner-Straße	Blücherstraße	bis	August-Bebel-straße	> 65	> 55	49	49	k-m	k-m								Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor; Es liegt eine Entwurfsplanung vor, es wird ein lärmarmere Splittmastixasphalt mit Körnung von 8 mm (SMA 8) eingesetzt. Baubeginn ist 2020; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn
S18	StM	Blücherstraße bzw. Schwaaner Landstraße	Richard-Wagner-Straße	bis	Herweghstraße	> 65	> 55	81	17	m-l	m-l								Bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); 2017 / 2018 Machbarkeitsstudie; bei Umsetzung des grundhaften Um- / Ausbaus ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S19	StM	Herweghstraße	Rosa-Luxemburg-Straße	bis	Schwaaner Landstraße	> 70	> 60	91	85	m-l	m-l								Für den mittel- bis langfristig vorgeschlagenen Austausch des Pflasterbelages (Um- / Ausbau) sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten. Bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V). Eine Entscheidung hinsichtlich einer geeigneten Planungslösung sollte unter Abwägung aller Belange (Denkmalschutz, Lärminderung, Baumbestand, Baukosten, verkehrliche Funktion etc.) stattfinden, wenn konkret die Planung ansteht. Machbarkeitsstudie 2017 / 2018; voraussichtlich 2019 und 2021 Haushaltsmittel für Planungen; bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich.

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen		
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾	Ortsumfahrung
S20	StM	Goethestraße	Rosa-Luxemburg-Straße	bis	Goetheplatz / Südring	> 65	> 55	25	26		I								zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell); Deckenerneuerung mit konventionellem Asphalt im Bereich des Innerstädtischen Gymnasiums (kein lärmoptimierter Belag) 2013
S21	StM	Am Vögenteich	August-Bebel-Straße	bis	Goethestraße	> 65	> 55	99	103					m-l					passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell); Sanierung mit lärminderndem Fahrbahnbelag erfolgte in 2018 Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S22	StM	August-Bebel-Straße	Karlstraße	bis	Höhe Studentenwohnheim	> 70	> 60	86	86		m-l			m-l					passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S23	StM	August-Bebel-Straße	Hermannstraße	bis	Richard-Wagner-Straße	> 65	> 55	39	39		m-l			m-l					passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S24	KTV	Arnold-Bernhard-Straße	Am Vögenteich	bis	Ulmenstraße	> 65	> 55	116	119					m-l					passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag in 2011 Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S26	KTV	Parkstraße	Ulmenstraße	bis	Dethardingstraße	> 65	> 55	138	155		m-l			m-l		k-m			mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt; Planungen laufen und sind stark an die parallel zu organisierende Erneuerung der Infrastruktur der Eurawasser geknüpft; bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell) Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen		
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾	Ortsumfahrung
S27	HaV	Dethardingstraße	Parkstraße	bis	Schillingallee	> 65	> 55	308	311										Tempo-30 nachts ca. seit 2000; tatsächl. Betroffenheit nachts geringer, da bestehende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; Fahrbahndecke ist ca. 2010 saniert worden, eine Sanierung des Teilstücks zur Parkstraße steht noch aus (m-l)
S28	HaV	Karl-Marx-Straße	Schillingallee	bis	Lübecker Straße	> 65	> 55	253	259		m-l								Tempo-30 nachts ca. seit 2000; tatsächl. Betroffenheit nachts geringer, da bestehende Geschw.reduzierung auf 30 km/h nicht in Lärmkartierung berücksichtigt; mittel-langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt
S29	HaV	Kopernikusstraße	Dürerplatz	bis	Platz der Freiheit	> 65	> 55	89	43		l				m				langfristig Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt; bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S30	KTV	Holbeinplatz und Lübecker Straße	Karl-Marx-Straße	bis	Werftstraße	> 70	> 60	149	144		m-l m		m-l	m-l					Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) und Sanierung von Geh- und Radwegen; Behandlung im Rahmen der Entwicklung des B-Plans „Werftdreieck“: mittel-langfristig lückenschl. Lärmschutzwände am Thomas-Müntzer-Platz sowie grundhafter Ausbau mit lärmarmem Asphalt; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S31	KTV	Warnowufer	Am Kabutzenhof	bis	Am Kanonsberg	> 70	> 60	37	32		m-l			m-l					Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h und Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen	
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾
S32	SüS	Nobelstraße	Südring	bis	Tychsenstraße	> 65	> 55	9	9					m-l				passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; keine geeignete Maßnahme vorhanden; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S33	GaS	Satower Straße	Südring	bis	Rennbahnallee	> 70	> 55	17	17	I	I			m-l	I			Bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); 2018 Erarbeitung einer Aufgabenstellung für eine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen zum grundhaften Um- / Ausbau und Umgestaltung; Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S34	GaS	Rennbahnallee	Satower Straße	bis	Tannenweg	> 65	> 55	10	10		m-l							Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag erfolgte in 2011
S35	GaS	Tannenweg	Rennbahnallee	bis	Haubentaucherweg	> 65	> 55	10	10	k		k			k			Sanierung (grundhafter Ausbau mit lärmarmen SMA 8 in der Deckschicht und Straßenraumgestaltung) ist im betreffenden Abschnitt fertiggestellt; Tempo-30 für Lkw wurde aufgehoben
S36	GaS	Trotzenburger Weg	Am Waldessaum	bis	Kopernikusstraße	> 65	> 55	5	6	I		k		I				Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Einbau eines Kreisverkehrsplatzes; bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich; Der Einbau eines konventionellen Asphalts ist durch das Amt für Verkehrsanlagen als provisorische Maßnahme realisiert. Aus Sicht des Fachamtes ist allerdings ein grundhafter Ausbau notwendig; Tempo-30 für Lkw wurde aufgehoben

Lärm Brennpunkt Nummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme							Bemerkungen		
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾		Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾	Ortsumfahrung
S37	ReH	Hamburger Straße	Grazer Straße	bis	Karl-Marx-Straße	> 65	> 55	275	264		I				m-I				Umgesetzte Maßnahmen aus der Lärmaktions-planung: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung der Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle); zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S38	ReH	Händelstraße	Tschaikowskistraße	bis	Kuphalstraße	> 65	> 55	105	117						I	m	m		Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Einbau eines Kreisverkehrsplatzes; Kreisverkehre: Machbarkeit noch zu untersuchen; bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); bei Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S39	ReH	Ulrich-von-Hutten-Straße	Kuphalstraße	bis	Goerdelerstraße	> 65	> 55	25	24		m-I				k-m	m-I	m		Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Einbau eines Kreisverkehrsplatzes; Machbarkeitsstudie zum Kreisverkehr (Kreuzung Goerdeler Straße) wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes erarbeitet; bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); der Bau des Kreisverkehrs ist für die Jahre 2019/2020 vorgesehen; bei Umsetzung des Kreisverkehrs ist die Geschwindigkeitsreduzierung ggf. nicht mehr notwendig
S40	ReH	Goerdelerstraße	Ulrich-von-Hutten-Straße	bis	Hamburger Straße	> 65	> 55	56	57						k-m	m	m		Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Einbau eines Kreisverkehrsplatzes; Machbarkeitsstudie zum Kreisverkehr (Kreuzung Goerdeler Straße) wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes erarbeitet; bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V); der Bau des Kreisverkehrs ist für die Jahre 2019/2020 vorgesehen; 2015 erfolgte eine Fahrbahnsanierung, Deck- und Binderschicht wurden im Bestand abgefräst und erneuert

Lärbrennpunktnummer	Ortsteil	Straße	Abschnitt			dB(A)		Betroffene		Priorität der Maßnahme								Bemerkungen	
						max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Um- / Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 von 22-6 Uhr ¹⁾	Tempo 30 von 6-22 Uhr ¹⁾		Ortsumfahrung
S41	ReH	Hamburger Straße	An der Stadtautobahn	bis	Goerdelerstraße	> 70	> 60	11	9			k	I	m-I				passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden; zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfachbelastung) durch Straßenbahn (punktuell); konventioneller Asphalt 2014 eingebaut Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.	
S42	GeD	Pressentinstraße	Schöffenweg	bis	Fedor-Schuchardt-Straße	> 65	> 55	12	8			I			I			Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahmen ggf. im Rahmen neu zu entwickelnder B-Pläne (Rostocker Straße und Melkweg); bei straßenräumlichen Maßnahmen sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 15 NatSchAG M-V)	
S43	LüK	Lichtenhäger Chaussee	Koppelweg	bis	Ostseeallee	> 65	> 55	15	15									geringe Betroffenheit; keine geeignete Maßnahme vorhanden	
S45	StW	Rostocker Straße	Johann-Sebastian-Bach-Straße	bis	Alte Bahnhofstraße	> 65	> 55	32	98							k	k	I	Untersuchungen zur Integration des Radverkehrs, in diesem Zusammenhang wird Tempo-30 geprüft; Umfahrung im Zuge Umbau Anschluss Passagierkai
S47	StM	Ernst-Barlach-Straße	Mühlendamm	bis	Richard-Wagner-Straße	> 65	> 55	8	8					m-I				Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.	
S48	GeD	Fährstraße	Zur Feuerwehr	bis	Jägerweg	> 65	< 55	19	0									I	Die Ortsumfahrung ist Teil des Mobilitätsplans Zukunft und abhängig von der Entwicklung des Wohngebietes Rostocker Straße / Melkweg
S49	GeD	Gehlsheimerstraße	Fährstraße	bis	Zur Obstwiese	> 65	> 55	11	11		I							I	Die Ortsumfahrung ist Teil des Mobilitätsplans Zukunft und abhängig von der Entwicklung des Wohngebietes Rostocker Straße / Melkweg
<p>1) Sämtliche Tempo 30 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung unterliegen einzelfallbezogen dem ausschließlichen Genehmigungsvorbehalt der des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern und nicht der Kommune selbst. Das Verkehrsrecht ist nur gewahrt, wenn die Einheit von Planung/Bau und Betrieb vollständig gewährleistet ist. Mit den Tempo 30-Regelungen gehen unverzichtbar Planungs- und Straßenbauleistungen einher.</p> <p>2) Für die Lärbrennpunkte S25 Wissmarsche Straße, S44 Alte Warnemünder Chaussee und S46 Richrad-Wagner-Straße in Warnemünde trifft der Lärmaktionsplan der aktuellen Bearbeitungsstufe III keine Maßnahmenempfehlung. Die drei genannten Abschnitte wurden in der Lärmaktionsplanung der Stufe II als Lärbrennpunkte erkannt. In der Lärmkartierung 2017 liegen sie jedoch knapp unterhalb der Auslöseschwelle von L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A). In zukünftigen Bearbeitungsstufen können die Abschnitte bei verkehrlichen Veränderungen unter Umständen wieder eine Rolle in der Maßnahmenplanung spielen. Der LAP Stufe II traf lediglich für S25 Wissmarsche Straße eine Empfehlung. Hier wurde ganztags eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen</p>																			
<p>Legende: k - kurzfristige Realisierungsempfehlung (1-2 Jahre) m - mittelfristige Realisierungsempfehlung (3-5 Jahre) I - langfristige Realisierungsempfehlung (6-10 Jahre) des Lärmaktionsplanes Stufe III</p> <p> - Veränderung im Vergleich zum Lärmaktionsplan Stufe II aufgrund veränderter verkehrlicher und / oder akustischer Rahmenbedingungen</p> <p> - keine Veränderung im Vergleich zum Lärmaktionsplan Stufe II aufgrund veränderter verkehrlicher und / oder akustischer Rahmenbedingungen</p>																			

Anlage 5: Maßnahmen zur Lärminderung im Eisenbahnverkehr zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht
Anlage 5

16. August 2018

Lärmbrennpunkt bei der Eisenbahn	Maßnahmenansätze
E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße	<p>Bahnhofumbau Warnemünde mit Umbau Gleisanlagen und Einbau elektronisches Stellwerk (ab 2019) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>weitere Maßnahmenansätze:</p> <p>Maßnahmen an den Gleisen (Schienenstegdämpfer, Schmieranlagen o.Ä.)</p> <p>Niedrigschallschutzwand (städtebaulich weniger problematisch)</p>
E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz	<p>Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>weitere Maßnahmenansätze:</p> <p>Schallschutzwand (städtebaulich unproblematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Maßnahmen an den Gleisen (Schienenstegdämpfer, Schmieranlagen o.Ä.)</p>
E3: Holbeinplatz	<p>Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>weitere Maßnahmenansätze:</p> <p>Schallschutzwand auf dem Brückenbauwerk, aber: Flächen begrenzt verfügbar, Berücksichtigung der Brückenstatik und stadtplanerische Belange berücksichtigen; voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Brückenbauwerk Holbeinplatz entspricht dem Stand der Technik; langfristig Maßnahmen denkbar</p>
E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz	<p>Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025)</p> <p>weitere Maßnahmenansätze:</p> <p>Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Baulückenschließung (städtebaulich problematisch)</p>

	Lärmbrennpunkt bei der Eisenbahn	Maßnahmenansätze
E5:	Dethardingstraße und Hospitalstraße	Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025) weitere Maßnahmenansätze: Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich
E6:	Parkstraße, Dethardingstraße bis Arno-Holz-Straße	Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025) weitere Maßnahmenansätze: Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich Brückenbauwerk Parkstraße entspricht dem Stand der Technik; langfristig Maßnahmen denkbar
E7:	Laurembergstraße und Fahnenstraße	Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025) weitere Maßnahmenansätze: Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich
E8:	Babststraße	Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025) weitere Maßnahmenansätze: Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich

Lärmbrennpunkt bei der Eisenbahn	Maßnahmenansätze
E9: Borenweg	<p>Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, Neubaubereich der Brücke Goetheplatz (ab 2020/2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>weitere Maßnahmenansätze:</p> <p>Schallschutzwand (teilweise städtebaulich problematisch) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Brücken- und Gleisbauarbeiten Goethestraße / Hauptbahnhof Rostock</p> <p>Lärmrobuste Entwicklung des neuen Wohngebietes südlich Borenweg</p>
E10: Goethestraße	<p>Maßnahmen elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, Neubaubereich der Brücke Goetheplatz, Anpassung des Gleislayouts Hauptbahnhof Rostock (ab 2020 / 2021) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>weitere Maßnahmenansätze</p> <p>Schallschutzwand und Baulückenschließung (teilweise städtebaulich problematisch) unter Beachtung der Integration der Gebäude Goethestraße mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Brücken- und Gleisbauarbeiten Goethestraße / Hauptbahnhof Rostock</p>
E12: An der Kiesgrube	<p>Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025)</p> <p>weitere Maßnahmenansätze</p> <p>Schallschutzwand (städtebaulich unproblematisch; jedoch Beachtung des Baumschutzes) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen zur Kompensation des Anstiegs beim Güterverkehr zum Seehafen Rostock (Geschwindigkeitssenkung)</p>
E14: Gnatzkopfweg	<p>Grundhafter Ausbau (ab 2021 / 2022) bereits von der Deutschen Bahn vorgesehen</p> <p>Lärmsanierung des Bundes (ggf. ab 2025)</p> <p>weitere Maßnahmenansätze</p> <p>Schallschutzwand (städtebaulich unproblematisch; jedoch Beachtung des Baumschutzes) mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen zur Kompensation des Anstiegs beim Güterverkehr zum Seehafen Rostock (Geschwindigkeitssenkung)</p>

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 5

16. August 2018

Die Nummerierung der Lärmbrennpunkte wurde zu Vergleichszwecken aus dem Beitrag zum Schienenverkehr Lärmaktionsplan Stufe II (2016) übernommen. Alle nicht genannten Streckenabschnitte stellen keine Lärmbrennpunkte mehr dar und entfallen daher.

Anlage 6: Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenbahnverkehr zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht
Anlage 6

16. August 2018

Lärmbrennpunkt bei der Eisenbahn	Maßnahmenansätze
T1: Doberaner Platz und Doberaner Straße und Schröderplatz, Am Vögenteich bis Wismarsche Straße	derzeit keine Maßnahmen in der Planung
T2: Doberaner Straße, Wismarsche Straße bis Lübecker Straße	derzeit keine Maßnahmen in der Planung
T14: Wismarsche Straße, Doberaner Straße bis Saarplatz	Sanierung des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag)
T15: Parkstraße und Saarplatz, Wismarsche Straße bis Dethardingstraße	Sanierung des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag; bereits realisiert).
T25: Richard-Wagner-Straße und Friedrich-Engels-Platz und Rosa-Luxemburg-Straße, Ernst-Barlach-Straße bis Konrad-Adenauer-Platz	Grundhafter Um- / Ausbau des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag) Prüfung auf Einbau alternativer Materialien für den Schienenunterbau. Erkenntnisse aus dieser Maßnahme sollen als Referenz für einen Einbau in weiteren Strecken dienen. Die Maßnahme ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor

Die Nummerierung der Lärmbrennpunkte wurde zu Vergleichszwecken aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II vom August 2014 übernommen. Alle nicht genannten Streckenabschnitte stellen keine Lärmbrennpunkte mehr dar und entfallen daher.

Anlage 7: Ruhige Gebiete in Rostock

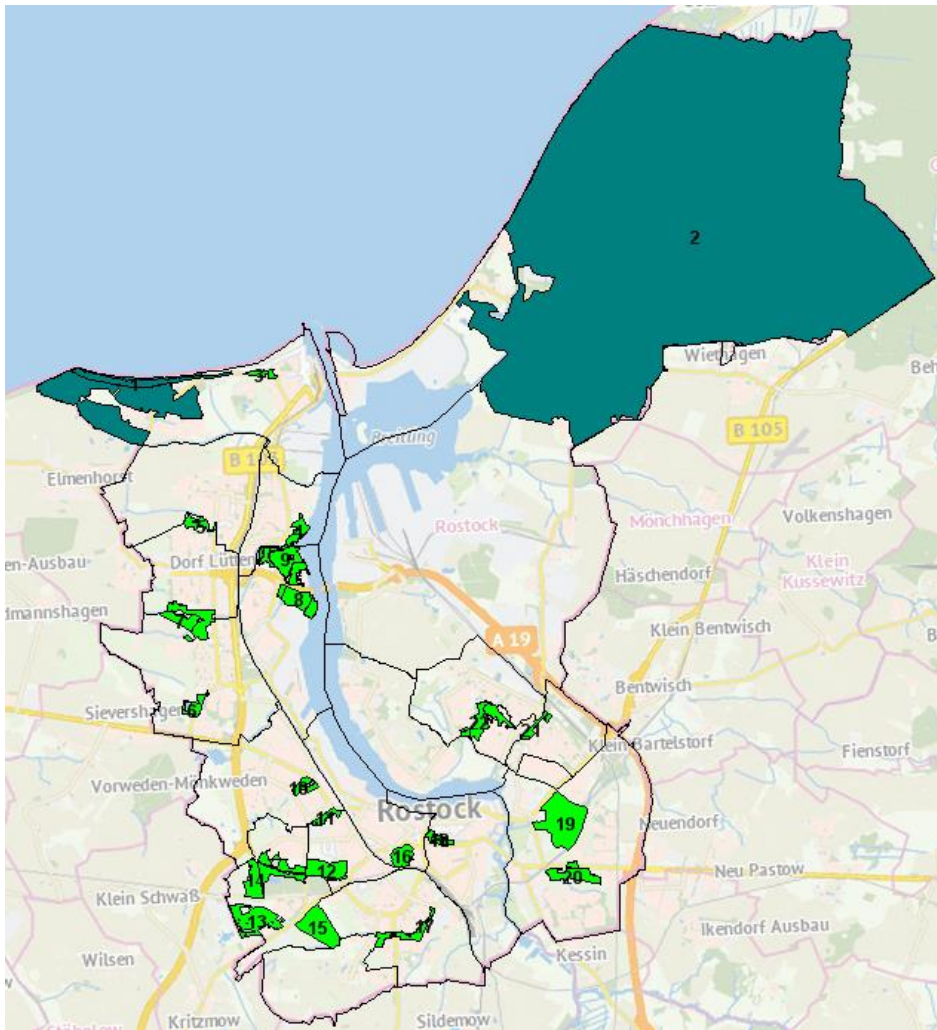
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 7

16. August 2018



Nr.	Bezeichnung	Nr.	Bezeichnung
Landschaftsraum			
1	Diedrichshagen		
2	Rostocker Heide		
Stadtoase			
3	Parkstraße	12	Barnstorfer Wald
4	Seehafenblick	13	Wald Stadtweide
5	Park Lichtenhagen	14	Westfriedhof
6	Park am Mühlenteich	15	Neuer Friedhof
7	Park am Fischerdorf	16	Lindenpark
8	Park an der Hundsburg	17	Kringelgrabenpark
9	IGA-Park	18	Wallanlagen
10	Schwanenteichpark	19	Riekdahler Wiesen
11	Botanischer Garten	20	Tessiner Straße
12	Barnstorfer Wald	21	Hinrichsdorfer Straße
13	Wald Stadtweide	22	Am Hechtgraben

Ruhiges Gebiet	Einschätzung	Bezeichnung	Fläche in ha	Beschreibung	Qualität	EW-Dichte	L _{DEN} Min in dB(A)	L _{DEN} Max in dB(A)
1	Landschaftsraum	Diedrichshagen	274,9	Flächen des Landschaftsschutzgebietes Stoltera, dem angrenzenden Strandbereich und großen Flächen des Landschaftsschutzgebietes Diedrichshäger Land	Wege, öffentlich zugänglich, von Warnemünde und Diedrichshagen noch fußläufig erreichbar	839	45	65
2	Landschaftsraum	Rostocker Heide	5.289,6	Flächen Landschaftsschutzgebiet Rostocker Heide, teilweise FFH-Gebiet mit Naturwaldflächen	Wege, Erholungsnutzung, einschließlich Strandabschnitte	30	45	75
3	Stadtoase	Parkstraße	6,9	Flächen Stephan-Jantzen-Park und Arankapark in Warnemünde	Erholungsnutzung, Spielbereich im Arankapark, Wege, fußläufig erreichbar;	839	45	60
4	Stadtoase	Seehafenblick	14,7	Fläche in Groß Klein, waldartige Gehölzstrukturen im Wechsel mit offenen Standorten	geplante Parkanlage am Warnowufer, Uferwanderweg herstellen, kleine Anlagestelle, Erholungsnutzung	5.497	45	70
5	Stadtoase	Park Lichtenhagen	11,4	Flächen Wohngebietspark zwischen Lichtenhagen und Lütten Klein mit ländlichem Charakter ohne Kleingartenanlage	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar, mit Rodelberg	4.726	45	65
6	Stadtoase	Park am Mühlenteich	11,6	Flächen der waldartigen Parkanlage in Evershagen ohne Kleingartenanlagen	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar, mit Rodelberg	2.338	50	65
7	Stadtoase	Park am Fischerdorf	46,1	Flächen Wohngebietspark am Schmarler Bach zwischen Evershagen und Lütten Klein und Erweiterungsfläche	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar; Spielbereiche, Jugendtreff, Rodelberg	2.338	45	60
8	Stadtoase	Park an der Hundsburg	32,2	Flächen Wohngebietspark an der Warnow in Schmarl und GLB Hundsburg	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar	1.820	45	70
9	Stadtoase	IGA-Park	47,7	Fläche Sonderpark IGA und LSG "Klostergrabenniederung", integrierte Niederungsbereiche; Veranstaltungsort für Open Air	Erholungsnutzung, Wege; fußläufig erreichbar; Sport- und Spielbereiche, eingezäunt, Öffnungszeiten und Eintrittsgeld	1.820	45	70
10	Stadtoase	Schwanenteichpark	10,2	Fläche Wohngebietspark mit großer Teichanlage; integrierte Kunsthalle und Skulpturen, ältester Wohngebietspark	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar; Spielbereiche, Jugendtreff, Baudenkmal	3.151	45	70
11	Stadtoase	Botanischer Garten	8,4	Fläche Botanischer Garten, Einrichtung der Uni mit übergeordneter Bedeutung	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar; eingezäunt, im Sommer zugänglich; Baudenkmal	4.400	50	75
12	Stadtoase	Barnstorfer Wald	65,5	Fläche Barnstorfer Anlagen und Wald "Barnstorfer Tannen" mit regionalem Einzugsbereich	Erholungsnutzung, vielgestaltige Spielbereiche, Verkehrsgarten, Sportanlagen, Freiluftveranstaltungen, Rhododendrongarten, Wege, fußläufig und mit ÖPNV erreichbar	4.400	45	70
13	Stadtoase	Wald Stadtweide	45,1	Waldfläche in Stadtweide mit strukturellem Entwicklungsbedarf	Erholungsnutzung, Wege, öffentlich zugänglich	687	45	50
14	Stadtoase	Westfriedhof	22,1	Friedhofsfläche am Stadtrand, stadtgestalterisch wichtige Kulturstätten mit vielfältigen Aufgaben	Erholungsfunktion, Wege, erreichbar mit ÖPNV	687	45	60
15	Stadtoase	Neuer Friedhof	44,4	Friedhofsfläche am Stadtrand, stadtgestalterisch wichtige Kulturstätten mit vielfältigen Aufgaben	Erholungsfunktion, Wege, mit ÖPNV erreichbar; Baudenkmal	687	45	70
16	Stadtoase	Lindenpark	18,4	Parkfläche in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt, ehemaliger Friedhof	Erholungsnutzung, prägendes orthogonales Wegesystem mit umfangreicher Alleebeepflanzung, fußläufig erreichbar, Spielbereich, Baudenkmal	6.443	45	75
17	Stadtoase	Kringelgrabenpark Südstadt	19,9	Fläche Wohngebietspark in der Südstadt entlang des Kringelgrabens mit aufgestauten Wasserflächen	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar, Spiel- und Sportbereiche	2.586	45	70
18	Stadtoase	Wallanlagen	9,3	Flächen der ältesten Rostocker Parkanlage mit Klostergarten, ohne Nordteil (Fischerbastion)	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar, Spielplätze, Teile Baudenkmal	3.844	55	75
19	Stadtoase	Riekdahler Wiesen	81,3	Fläche Landschaftsschutzgebiet, landwirtschaftlich geprägt (Grünland), Feuchtwiesen	auch Erholungsfunktion für benachbarte Stadtbereiche (z.B. Dierkow), Wege	800	50	75
20	Stadtoase	Tessiner Straße	27,6	Flächen Wossidlopark und Wald "Cramonstannen"	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar	800	55	75
21	Stadtoase	Hinrichsdorfer Straße	9,0	Fläche Grünanlage in Dierkow	Erholungsnutzung, Wege, Spielbereiche und Sportplatz	4.729	50	70
22	Stadtoase	Am Hechtgraben	32,7	Flächen Park an der Mühle, Park am Hechtgraben und GLB Dierkower Moorwiesen zwischen Toitenwinkel und Dierkow	Erholungsnutzung, Wege, fußläufig erreichbar, Spielplätze	1.206	45	65

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 01 26.06.2018 Polizeipräsidium Rostock Polizeiinspektion Rostock	Eine pauschale Zustimmung zum Lärmaktionsplan für unterschiedliche Maßnahmen zur Lärminderung erfolgt durch die Polizeiinspektion Rostock nicht. Die Polizeiinspektion wird sich im Rahmen einer Anhörung je nach Einzelfallprüfung zum Sachverhalt äußern.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 01:	Die Stellungnahme des Polizeipräsidiums macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Polizeiinspektion wird bei Umsetzung der Maßnahmen erneut beteiligt.	
Nr. 02 26.06.2018 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Autobahn	Ich habe den Entwurf des Lärmaktionsplanes eingesehen und habe festgestellt, dass sich die Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs auf die innerörtlichen Straßen (z. B. L 22 – Am Strande, L 39 – Tessiner Straße, Neubrandenburger Straße) konzentrieren. Dass die Verkehrsbelastung der in meiner Zuständigkeit liegenden Autobahn (BAB 19) ursächlich für die Entstehung der Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs verantwortlich sein könnte, ist nicht Grundlage der vorliegenden Untersuchung. Deshalb möchte ich Sie zuständigkeitshalber bitten, die Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes beim Straßenbauamt Stralsund abzufordern.	Stellungnahme wurde von der Stadt Rostock am 28.06.2018 angefordert. Eine Rückmeldung ist erfolgt und Gegenstand der Abwägungstabelle (Nr. 15).
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 02:	Die Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 03 06.07. und 16.07.2018 Industrie- und Handelskammer zu Rostock Fachbereich Maritime Wirtschaft, Verkehr und Logistik	Das bisherige breit angelegte Beteiligungsverfahren mit öffentlichen Foren, Internetplattform, Beratungen in der Facharbeitsgruppe und Expertenrunden ist u. E. sehr gut gelungen und beispielgebend. Wichtig ist, die gesamtgesellschaftlich notwendigen Funktionen und Entwicklungsperspektiven der Stadt und der Wirtschaft insgesamt im Blick zu behalten, auch um keine falschen Erwartungshaltungen bei Betroffenen in Bezug auf die Möglichkeiten der Lärminderung zu wecken. Entscheidungen der Verwaltung müssen letztendlich abwägend auf Basis fachlicher Kriterien getroffen werden.	keine Anmerkung
	Der durch das Planungsbüro LK Argus in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern der HRO vorgelegte Entwurf bietet eine sehr gute Diskussionsgrundlage, da neben den Anforderungen der Lärminderung auch die verkehrlichen Belange berücksichtigt wurden. Ein intensiver Abwägungsprozess mit Planern, beteiligten Ämtern, Betroffenen und Interessenvertretern ist der richtige Ansatz, um zu nachhaltigen Lösungen zu gelangen. Wesentliche Aspekte sind dabei die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes, ein verstetigter Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit.	keine Anmerkung
	Der Entwurf des LAP macht deutlich, dass zwischen Straßenzustand und Lärmsituation ein enger Zusammenhang besteht. Die überwiegende Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen sind Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz. Gleichzeitig wird dadurch der große Sanierungsrückstand deutlich. Die IHK begrüßt daher die vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen ausdrücklich. Aufgabe von Verwaltung und Politik muss es nun sein, die notwendigen Finanzmittel kontinuierlich zur Verfügung zu stellen und in die jährliche Haushaltsplanung einfließen zu lassen.	keine Anmerkung
	Mit der Entwicklung Rostocks sollen in den nächsten Jahren umfangreiche Wohnungsbauprojekte umgesetzt werden. Wie im Rahmen des bisherigen Erarbeitungsprozesses durch die IHK bereits mehrfach dargelegt, halten wir in Bezug auf die Lärminderung die Erarbeitung von Handlungs- und Entscheidungsempfehlungen bei zukünftigen Stadtentwicklungsprojekten für dringend erforderlich. Es muss zwingend gewährleistet werden, dass zukünftige / geplante Stadtentwicklungsprojekte (insb. Im Wohnungsbau) nicht zu Lärmkonflikten / neuen Lärmbrennpunkten und daraus möglicherweise resultierenden Einschränkungen für den Verkehr auf wichtigen Hauptverkehrsachsen führen.	keine Anmerkung
	Lärmbrennpunkte S6 und S7: Autobahn A19 Wie in den vorangegangenen Beratungen bereits eingebracht und im überarbeiteten Entwurf bereits berücksichtigt, erscheint eine (weitere) nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung nicht angemessen und sollte nicht angestrebt werden. Der Überseehafen und die Warnowquerung benötigen eine gute Autobahnanbindung. Die Attraktivität des äußeren Tangentenringes muss sichergestellt werden, um eine möglichst große Entlastungswirkung für das innerstädtische Straßennetz erreichen zu können. Die aktuell ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit ist in diesen Abschnitten bereits auf max. 130 km/h reduziert. Ein großer Teil des Lärms entsteht durch den Schwerverkehr. Für LKW ab 3,5t gilt auf Autobahnen ohnehin eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, so dass eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung bezogen auf den Schwerverkehr wirkungslos wäre.	Eine weitere nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung an den Lärmbrennpunkten S6 und S7 ist nicht mehr Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Lärmbrennpunkte S11 Neubrandenburger Straße / S26 Parkstraße</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes muss gewahrt bleiben. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h insbesondere im inneren Tangentenring und den Zubringern erachten wir grundsätzlich als nicht angemessen. Dieses Netz soll die Hauptlast des Verkehrs aufnehmen. Verlagerungseffekte ins Nebennetz müssen vermieden werden. Dieser Grundsatz ist im Maßnahmenkonzept weitestgehend gewahrt, sollte jedoch auch für die Parkstraße und die Neubrandenburger Str. gelten. Sollte für die Neubrandenburger Str. dennoch eine nächtliche Temporeduzierung vorgesehen werden, sollte diese auf den Zeitraum bis zum Abschluss der Sanierung begrenzt werden. Die Umgestaltung sollte so umgesetzt werden, dass Tempo 50 ausgeschildert werden kann. Ggf. sollte lärmindernder Asphalt geprüft werden. Da sich die Planung bereits in der Vorbereitung befindet, sollte mind. eine mittelfristige Realisierung angestrebt werden.</p>	<p>Die verkehrliche Bedeutung der Neubrandenburger Straße und der Parkstraße wurden im Maßnahmenkonzept zu Tempo 30 berücksichtigt. Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.</p> <p>Der Einbau eines lärmarmen Belages wurde in der Neubrandenburger Straße aufgrund von Einbauten in der Rollspur ausgeschlossen. Darüber hinaus erzielt ein konventioneller Asphalt bereits die erforderlichen Lärminderwirkungswirkungen. In der Parkstraße ist der Einbau eines lärmarmen Belages sinnvoll. Dies wurde im Maßnahmenkonzept entsprechend dargestellt (Kapitel 6.1.3).</p>
	<p>Lärmbrennpunkte S12 / S13 Mühlendamm</p> <p>Eine Sanierung des schadhafte Straßenbelages mit lärminderndem oder konventionellem Asphalt würde lärmindernd wirken und sollte als Maßnahme aufgenommen werden.</p>	<p>Der Fahrbahnbelag auf dem Mühlendamm weist zwar erste, jedoch akustisch nicht relevante Schäden auf. Daher erscheint aktuell eine Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag nicht sinnvoll. Im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung ist der Zustand erneut zu prüfen und die Empfehlungen ggf. anzupassen. Bedingt durch die Lage von Einbauten in der Rollspur ist der Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge am Mühlendamm südöstlich der Warnow (S12) nicht zu empfehlen. Nordwestlich (S13) ist der Einsatz generell möglich. Dies wurde im Maßnahmenkonzept entsprechend dargestellt (Kapitel 6.1.3).</p>
	<p>Lärmbrennpunkt S17 Richard-Wagner-Straße</p> <p>Auf Grund der Bedeutung der Straße im Hauptnetz muss bei der vorgesehenen Umgestaltung die Leistungsfähigkeit sichergestellt werden.</p>	<p>Für die Umgestaltung der Richard-Wagner-Straße wird aktuell eine Entwurfsplanung durchgeführt. Die Realisierung ist für 2019 vorgesehen. Die Planungen liegen bei der Stadt und sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p>
	<p>Lärmbrennpunkte S18 Blücherstraße / S19 Herweghstraße</p> <p>Diese Straßen gehören zum wichtigen Hauptnetz mit ÖPNV-Bedienung. Hier sollte weiterhin Tempo 50 gelten. Durch eine Herabsetzung auf 30 km/h würde der Busverkehr beeinträchtigt. Ziel, auch durch den Mobilitätsplan Zukunft vorgegeben, ist die Beschleunigung des ÖPNV. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf diesen längeren Straßenabschnitten würde diesem Ziel entgegenwirken und voraussichtlichen Mehraufwendungen für die RSAG bedeuten. Eine Reduzierung auf 30 km/h wäre auf Grund des aktuell sehr schlechten Straßenzustandes allenfalls für die Herweghstraße bis zum Abschluss der Sanierung bzw. Umgestaltung vertretbar. Bei der Planung der Umgestaltung sollten die Straßenbreiten so bemessen werden, dass Tempo 50 ausgeschildert werden kann.</p>	<p>Aus akustischer Sicht ist die Reduzierung der Geschwindigkeit in den genannten Straßen sinnvoll. Die Auswirkung von Tempo 30 auf den ÖPNV wurde in Abstimmung mit der RSAG geprüft. Der Lärmaktionsplan gibt entsprechende Hinweise auf mögliche Konflikte. Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung.</p> <p>Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.</p>

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Lärmbrennpunkt S45 Rostocker Straße</p> <p>Mit Inbetriebnahme des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Warnemünde wurde die Umfahrung der Anbindung zum Passagierkai bereits umgesetzt und mit Schließung des Bahnübergangs die Verkehrsbelastung signifikant gemindert. Eine Reduzierung auf 30 km/h erscheint nicht mehr erforderlich.</p>	<p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe III zeigen hohe Lärmbetroffenheiten. Die zugrunde gelegten Verkehrsstärken sind aktuell.</p>
	<p>Tempo 30 nachts</p> <p>Unter Berücksichtigung der Bedeutung der Straßen, der verkehrlichen Funktion, der Zubringerfunktion für die Wohngebiete und der zum Teil vorhandenen ÖPNV-Bedienung sehen wir die Ausweisung von Tempo 30 nachts kritisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> S26 Parkstraße ist Teil des inneren Tangentenringes, deshalb grundsätzlich 50 km/h S29 Kopernikusstraße S38 Händelstraße S39 Ulrich-von-Hutten-Straße (Tempo 30 ist mit Überarbeitung des Entwurfs nicht mehr vorgesehen) S40 Goerdeler Straße 	<p>Die aufgeführten Kriterien wurden bei der Maßnahmenplanung zu Tempo 30 berücksichtigt. Die Auswirkung von Tempo 30 auf den ÖPNV wurde in Abstimmung mit der RSAG vorgeprüft. Der Lärmaktionsplan gibt entsprechende Hinweise auf mögliche Konflikte. Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinig den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.</p>
	<p>Verkehrsverstetigung durch LSA-Koordinierung</p> <p>Die Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit „Grüner Welle“ im Hauptstraßennetz sind ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsverstetigung und damit auch zur Lärminderung. Staus und zähflüssigem Verkehr muss auch im Sinne der Lärminderung und Luftreinhaltung entgegengewirkt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht neben der L 22 z. B. auf folgenden Verkehrsachsen: Tessiner Str. - Mühlendamm - Ernst-Barlach-Str. - Steintor - August-Bebel-Str. - Vögenteich - Arnold-Bernhard-Str. – Parkstraße Nobelstraße / Satower Straße - Südring - Vögenteich - Am Strande.</p> <p>Deshalb sollte die LSA-Koordinierung in das Maßnahmenkonzept in die Spalte Verkehrsverstetigung für teilweise ohnehin dafür vorgesehene Verkehrsachsen in den LAP mit aufgenommen werden. Eine LSA-Koordinierung wirkt sich darüber hinaus auch auf Zulaufstrecken aus und sollte bei folgenden Lärmbrennpunkten mitaufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> S10 Tessiner Straße S12/S13 Mühlendamm S14 / S15 Am Strande (regelmäßige Überprüfung) S21 Am Vögenteich S22 / S23 August-Bebel-Straße S24 Arnold-Bernhard-Str. (Fußgängerampel in Koordinierung einbinden) S26 Parkstraße S30 Holbeinplatz und Lübecker Str.1 S31 Warnowufer (regelmäßige Überprüfung) S32 Nobelstraße S37 / S41 Hamburger Str. (regelmäßige Prüfung LSA-Koordinierung) S47 Ernst-Barlach-Straße <p>Auf Strecken mit bestehender LSA-Koordinierung sollte eine regelmäßige Überprüfung und ggf. eine Anpassung erfolgen. Nach bereits erfolgter Umbenennung der Maßnahmenkategorie im Tabellenkopf von „Kreisverkehr“ in „Verkehrsverstetigung“ sollte bei den betreffenden Maßnahmen in die Spalte Bemerkungen ein Hinweis zur LSA-Koordinierung aufgenommen werden.</p>	<p>Entsprechend der Korrespondenz zwischen der IHK Rostock und dem Amt für Verkehrsanlagen wurden die Hinweise auf Prüfung der Optimierungspotenziale bei der LSA-Koordinierung für die genannten Straßenabschnitte in das Maßnahmenkonzept der Lärmaktionsplanung mit aufgenommen. Die Umsetzungsmöglichkeiten sind in Einzelfallbetrachtungen zu überprüfen und nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Prüfungen erfolgen im Nachgang im Rahmen vorhandener Ressourcen durch das Amt für Verkehrsanlagen.</p>

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock
Lärmaktionsplan
Stufe III
Endbericht
Anlage 8
16. August 2018

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Ausgestaltung von Kreisverkehren (Lärmbrennpunkte S36, S38, S39, S40)</p> <p>Bei der Umgestaltung von Kreuzungen zu Kreisverkehren müssen diese ausreichend bzw. eher großzügig dimensioniert sein, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Zu berücksichtigen ist, dass hier umfangreicher Buslinienverkehr stattfindet. Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung soll durch Kreisverkehre der Verkehrsfluss verbessert und verstetigt werden. In Bereichen mit hohem Aufkommen an Fuß- und Radverkehr kann dieses Ziel jedoch nicht erreicht werden, wenn an jeder Aus- bzw. Einfahrt (wie an anderen Stellen in der HRO bereits praktiziert) ein "Zebrastreifen" aufgebracht wird. In diesen Fällen wäre die fachliche Plausibilität der Maßnahme Kreisverkehr nicht gegeben. Nach bereits erfolgter Umbenennung der Maßnahmenkategorie im Tabellenkopf von „Kreisverkehr“ in „Verkehrsverstetigung“ sollte bei den betreffenden Maßnahmen in die Spalte Bemerkungen ein Hinweis zu Kreisverkehr aufgenommen werden.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden für eine Umgestaltung zu prüfende Knotenpunkte benannt. Die genaue Ausgestaltung ist in Einzelfallbetrachtungen zu überprüfen und nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 03:	<p>Die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer zu Rostock erfordert eine Anpassung des Maßnahmenkomplexes Verkehrsverstetigung des Lärmaktionsplanes Stufe III hinsichtlich des Erfordernisses auf Überprüfung der Verkehrsachsen für eine mögliche Optimierung der Lichtsignalkoordinierung. Berücksichtigt wird dabei auch die Stellungnahme 06 der Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern. Die entsprechenden Empfehlungen wurden als Prüfeempfehlung in das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes übernommen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Prüfeempfehlungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen) sind Ergebnis eines Abwägungsverfahrens. Dieses orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben. Die Prüfung auf Anordnung muss - nach Antragstellung durch die Stadt Rostock als Planungsträger des Lärmaktionsplanes - durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden erfolgen und genehmigt werden. Die Stadt hat infolge dessen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Bescheidung. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Anordnung.</p>	
<p>Nr. 04 03.07.2018 Amt Rostocker Heide, Bau- und Entwicklungsamt, Abt. Ordnungsamt</p>	<p>In Bezug auf die Vorgaben der europäischen Umgebungslärmrichtlinie kann unser Amt die Notwendigkeit von lärmindernden Maßnahmen in Rostock nachvollziehen, da die höchsten Lärmbelastungen vom Straßenverkehr ausgehen. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es aus unserer Sicht keine Einwände welche den geplanten Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Stufe 3 der Hanse- und Universitätsstadt entgegenstehen.</p>	keine Anmerkungen
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 04:	Die Stellungnahme des Amtes Rostocker Heide, Bau- und Entwicklungsamt macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
<p>Nr. 05 05.07.2018 Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg</p>	<p>Seit der letzten Stellungnahme des StALU MM haben sich keine weiteren Belange, die zu berücksichtigen wären, ergeben. Aus diesem Grund wird auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.</p>	keine Anmerkungen
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 05:	Die Stellungnahme des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
<p>Nr. 06 06.07.2018 Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern, Abt. Wirtschaftsförderung</p>	<p>Um Einschränkungen für den Verkehr auf wichtigen Hauptverkehrsachsen vorzubeugen, muss bei zukünftigen Stadtentwicklungsprojekten (insb. Wohnungsbau) gewährleistet werden, dass keine Lärmkonflikte bzw. neue Lärmbrennpunkte entstehen. Geplante Projekte zur Reduzierung des Lärms sollten nicht zu Einschränkungen des Verkehrs auf den wichtigen Hauptverkehrsachsen führen. Die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes ist für die von uns vertretende Unternehmerschaft von hoher wirtschaftlicher Bedeutung.</p>	keine Anmerkung

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	Einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h der Lärmbrennpunktnummern S11, S18, S19 und S45 stehen wir kritisch gegenüber, da diese Straßen aus unserer Sicht zum wichtigem Hauptstraßennetz zählen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde zu enormen Behinderungen führen. Im Bereich S18 und S19 würde eine vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h zur Beeinträchtigung des ÖPNV führen und damit dem Ziel des MOPZ zur Beschleunigung des ÖPNV entgegenstehen.	<p>Die verkehrliche Bedeutung der Neubrandenburger Straße (S11) wurde im Maßnahmenkonzept zu Tempo 30 berücksichtigt. Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.</p> <p>Aus akustischer Sicht ist die Reduzierung der Geschwindigkeit in den Lärmbrennpunkten Blücherstraße (S18) und Herweghstraße (S19) sinnvoll. Die Auswirkung von Tempo 30 auf den ÖPNV wurde in Abstimmung mit der RSAG vorgeprüft. Der Lärmaktionsplan gibt entsprechende Hinweise auf mögliche Konflikte. Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung.</p> <p>Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung in den Lärmbrennpunkten S17 und S18 eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe III zeigen für den Lärmbrennpunkt Rostocker Straße (S45) hohe Lärmbetroffenheiten. Die zugrunde gelegten Verkehrsstärken sind aktuell.</p>
	Des Weiteren sollte in diesen Bereichen darauf geachtet werden, dass nach dem geplanten Umbau mindestens derselbe Verkehrsraum für Kraftfahrzeuge zur Verfügung steht, um Tempo 50 km/h zu ermöglichen. Ein stetiger Verkehrsfluss würde auch hier zur Minimierung des Verkehrslärms beitragen.	Die Detailplanungen zu den Straßenraumumgestaltungen obliegt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Die Lärmaktionsplanung gibt lediglich Hinweise auf mögliche Umgestaltungspotentiale.
	Wir befürworten die Erneuerung des Fahrbahnbelages in den Lärmbrennpunkten S11, S18 und S19.	keine Anmerkung
	Im Bereich S11 sollte zukunftsorientiert geplant werden. Der ständig stockende Verkehr, den es auch nach der Sanierung der Fahrbahn geben wird, sollte durch intelligente Steuerung der Ampelanlagen im Bereich Steintorkreuzung und durch die Umsetzung einer Umgehungsstraße (Südtangente) bzw. Entlastung des Mühlendamms erfolgen.	keine Anmerkung

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
	<p>Die Geschwindigkeit des Brennpunktes S26 (Parkstraße) sollte zu jeder Tageszeit 50 km/h betragen, da diese Straße zum inneren Tangentenring zählt. Des Weiteren sehen wir aufgrund der Bedeutung der Straßen Ulrich-von Hutten-Str. (LBP S39), Goerdeler Straße (LBP40), Händelstraße (LBP S38) und der Kopernikusstraße (LBP S29) einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung nicht zielführend an.</p>	<p>Die verkehrliche Bedeutung der Parkstraße (S26), Goerdeler Straße (S40), Händelstraße (S38) und Kopernikusstraße (S29) wurde im Maßnahmenkonzept zu Tempo 30 berücksichtigt. Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt für die Parkstraße (S26) und die Kopernikusstraße (S29) zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung an der Ulrich-von-Hutten-Str. wird im vorliegenden Lärmaktionsplanung Stufe III nicht empfohlen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinig den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.</p>
	<p>Aus unserer Sicht sollte bei der Umgestaltung von Kreuzungen zu Kreisverkehren (LBP. S38, S39, S40) darauf geachtet werden, dass Kreisverkehre großzügig dimensioniert werden, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Zebrastreifen an den Ausfahrten der Kreisverkehre führen zu Behinderungen des Kfz-Verkehrs und Erhöhen das Unfallrisiko.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden für eine Umgestaltung zu prüfende Knotenpunkte benannt. Die genaue Ausgestaltung ist in Einzelfallbetrachtungen zu überprüfen und nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p>
	<p>Ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms wäre die Koordinierung der Lichtsignalanlagen mit „Grüner Welle“ im Hauptstraßennetz. Eine Koordinierung der Lichtsignalanlage führt zur Verkehrsverstetigung welche sich lärmindernd auswirkt. Handlungsbedarf sehen wir an folgenden Verkehrsachsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L22 - Tessiner Straße bis Parkstraße - Südring bis Am Strande - Nobelstraße <p>Des Weiteren würden wir es begrüßen, wenn die Koordinierung von Lichtsignalanlagen für die betrachteten Verkehrsachsen als Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. In den folgenden Lärmbrennpunkten sollte eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der LSA-Koordinierung erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - S10 Tessiner Straße - S12/S13 Mühlendamm - S14/S15 Am Strande - S21 Am Vögenteich - S22/S23 August-Bebel-Str. - S24 Arnold-Bernhard-Str. (Fußgängerampel in Koordinierung einbinden) - S26 Parkstr. - S30 Holbeinplatz und Lübecker Str./ S31 Warnowufer - S32 Nobelstr. - S37/S41 Hamburger Str. (regelmäßige Prüfung LSA-Koordinierung) - S47 Ernst-Barlach-Str. 	<p>Entsprechend der Korrespondenz zwischen der IHK Rostock und dem Amt für Verkehrsanlagen wurden die Hinweise auf Prüfung der Optimierungspotenziale bei der LSA-Koordinierung für die genannten Straßenabschnitte in das Maßnahmenkonzept der Lärmaktionsplanung mit aufgenommen. Die Umsetzungsmöglichkeiten sind in Einzelfallbetrachtungen zu überprüfen und nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Prüfungen erfolgen im Nachgang im Rahmen vorhandener Ressourcen durch das Amt für Verkehrsanlagen.</p>

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 06:	<p>Die Stellungnahme der Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern erfordert eine Anpassung des Maßnahmenkomplexes Verkehrsverstetigung des Lärmaktionsplanes Stufe III hinsichtlich des Erfordernisses auf Überprüfung der Verkehrsachsen für eine mögliche Optimierung der Lichtsignalkoordinierung. Berücksichtigt wird dabei auch die Stellungnahme 03 der Industrie- und Handelskammer zu Rostock. Die entsprechenden Empfehlungen wurden als Prüfempfehlung in das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes übernommen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Prüfempfehlungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen) sind Ergebnis eines Abwägungsverfahrens. Dieses orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben. Die Prüfung auf Anordnung muss - nach Antragstellung durch die Stadt Rostock als Planungsträger des Lärmaktionsplanes - durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden erfolgen und genehmigt werden. Die Stadt hat infolge dessen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Bescheidung. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Anordnung.</p>	
Nr. 07 06.07.2018 Rostocker Straßenbahn AG	<p>Folgende Hinweise / Änderungen / Ergänzungen möchten wir Ihnen hiermit geben:</p> <p>Seite 79 Linie 25 - S 26 Parkstraße, Ulmenstraße bis Dethardingstraße Busse fahren auf der Busspur mit 30 km/h → also keine Zeitverluste (siehe Linie 27) → somit geringere Zeitverluste in der Gesamtbetrachtung.</p> <p>Seite 79 Linie 27 - Gesamtbetrachtung → keine längere Fahrzeit, da Abschnitt S26 (Parkstr., Ulmenstr. bis Dethardingstr.) Busse fahren auf der Busspur mit 30 km/h (siehe Linie 27) - Dethardingstr., Parkstraße bis Schillingallee nachts bereits 30 km/h umgesetzt.</p> <p>Seite 79 Linie 28 - In der Gesamtbetrachtung falsche Fahrzeit hinterlegt.</p> <p>Seite 80 F1 und F2 haben unterschiedliche Streckenabschnitte in der Bedienung und müssen in der Auswertung/Summe der Zeitverluste auch unterschiedlich dargestellt werden. Gesamtbetrachtung F1 = 55,74 s</p>	Die Hinweise wurden in den Lärmaktionsplan Stufe III eingearbeitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 07:	Die Stellungnahme der Rostocker Straßenbahn AG macht eine Anpassung der Tabelle 21 erforderlich. Die Änderungen wurden eingearbeitet. Das Abwägungsergebnis für eine mögliche Geschwindigkeitsreduzierung ändert sich jedoch nicht.	
Nr. 08 09.07.2018 Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Referat Eisenbahn und Öffentlicher Personennahverkehr	<p>1. Für die auf Seite 96 letzter Absatz beschriebene mögliche Maßnahme ist eine Abstimmung zwischen RSAG und Technischer Aufsichtsbehörde über die Straßenbahn zu führen, insbesondere da herausgelesen werden kann, dass dort Verfahren / Materialien zur Anwendungen kommen sollen, die bislang nicht zugelassen sind oder nicht den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.</p> <p>2. Im Entwurf wird auf Seite 119 ein Prüfauftrag zur Verringerung der zulässigen Einfahrgeschwindigkeit in den Rostocker Hafen für die Strecke 6448 empfohlen. Dies wird kritisch gesehen, da unmittelbar wirkende Kapazitätseinschränkungen zu befürchten sind, die aufgrund des langsameren Räumens der Blockabschnitte auch einschränkende Auswirkungen auf die Strecke 6322 haben werden. Da die eingleisige Strecke 6322 bereits heute hoch belastet ist (dies gilt auch für die Abendstunden) und der SPNV nur mit entsprechenden Einschränkungen durchgeführt werden kann, wird die Maßnahme durch den Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern abgelehnt. Dies gilt in gleicher Weise für die auf Seite 120 beschriebene Maßnahme, für die ähnliche Auswirkungen auf die Kapazität der Strecke und der angrenzenden Strecken zu erwarten ist.</p>	<p>Die angesprochene Maßnahme wurde aus aktuellen Planungsüberlegungen der RSAG in den Lärmaktionsplan Stufe III übernommen. Eine weitergehende Prüfung der Maßnahme im Rahmen des Lärmaktionsplanes erfolgte nicht. Der Hinweis wird an die RSAG weitergegeben.</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat lediglich einen Prüfauftrag zur Verringerung der zulässigen Einfahrgeschwindigkeit in den Rostocker Hafen formuliert. Ein vollumfängliches Prüfverfahren ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wäre im Anschluss an die Aktionsplanung zu erstellen, inkl. Abstimmung mit den zuständigen Stellen.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 08:	<p>Der Hinweis bzgl. der Anwendung von Verfahren oder Materialien, die bisher nicht zugelassen sind oder nicht den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, wird an die RSAG weitergegeben. Die im Lärmaktionsplan enthalten Verringerung der zulässigen Einfahrgeschwindigkeit in den Rostocker Hafen ist als Prüfauftrag zu verstehen. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie bzw. ein Abwägungsverfahren ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung und wäre im Anschluss an diesen zu erstellen, inkl. Abstimmung mit den zuständigen Stellen.</p> <p>Die Stellungnahme des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 09 10.07.2018 Amt 67 Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock	<p>Bezüglich der geplanten aktiven und passiven Maßnahmen zur Lärminderung, sind im Bereich der verschiedenen Lärmschwerpunkte, bei der weiteren Planung und Konkretisierung die Belange des Natur- und Artenschutzes zu beachten. Hier sind insbesondere bei aktiven Maßnahmen wie Schallschutzwänden bzw. Schallschutzwällen der Standort in Grünstreifen, Grünflächen bzw. Straßenbegleitgrün und die hier bestehenden Gehölzstrukturen und Bäume zu beachten. Eingriffe in geschützten Baumbestand sind zu vermeiden (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V). Das gleiche gilt für Maßnahmen, bei welchen der Straßenraum neuorganisiert wird, hier besteht ebenfalls die Möglichkeit einer Betroffenheit von Grünstreifen, Grünflächen bzw. Straßenbegleitgrün und die hier bestehenden Gehölzstrukturen und Bäume.</p> <p>Dies betrifft die folgenden Maßnahmen zum Punkt 6.1.6 Organisation des Straßenraums:</p> <p>Lärmschwerpunkt S39 Ulrich-von-Hutten-Straße zwischen Linzer Straße und Goerdelerstraße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S40 Goerdelerstraße zwischen Ulrich-von-Hutten-Straße und Clara-Zetkin-Straße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Grünanlagen, Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S18 Blücherstraße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S19 Herweghstraße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S38 Händelstraße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Unter Punkt 6.1.7 Lärminderungsmaßnahmen durch Abschirmungen und Gebäudeschallschutz sind die Belange der OE 67 durch die Maßnahmen Schallschutzwände und -wälle, betroffen. Dies betrifft die Maßnahmen:</p> <p>Lärmschwerpunkt S10 Tessiner Straße zwischen Modersohn-Becker-Weg und Höger Up, bei der Umsetzung einer Schallschutzwand sind hier Bereiche von Grünanlagen, Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand betroffen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S41 Hamburger Straße zwischen Braesigplatz und Hawermannweg, bei der Umsetzung einer Schallschutzwand sind hier Bereiche von Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand betroffen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S30 Lübecker Straße zwischen S-Bahntrasse und Maßmanns, bei der Umsetzung einer Schallschutzwand sind hier Bereiche von Grünanlagen, Straßenbegleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand betroffen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Bezüglich Punkt 6.3 Lärminderungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr und Unterpunkt 6.3.2 Vorhandene Planungen und Ansätze Überschrift „Projekte im Rahmen des Verkehrslärmschutzpaketes II des Bundes“ Maßnahmen EI-E14 verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 06.01.2016 zum Lärmaktionsplan Stufe 2 Beitrag Schienenverkehr.</p>	<p>Die Hinweise zur Berücksichtigung der Baumschutzsatzung wurden in den entsprechenden Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan Stufe III eingearbeitet.</p> <p>Die Hinweise vom 06.01.2016 zum Lärmaktionsplan Stufe II Beitrag Schienenverkehr wurden im Lärmaktionsplan Stufe III in den Ausführungen zu den jeweiligen Lärmbrennpunkten und Maßnahmen eingearbeitet. Der Baumschutz ist grundsätzlich zu berücksichtigen als Bestandteil anschließender Detailplanungen.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:	Die Stellungnahme des Amtes 67 Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock erfordert eine Anpassung des Lärmaktionsplanes. Die Hinweise zur Berücksichtigung der Baumschutzsatzung wurden in den entsprechenden Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan Stufe III eingearbeitet.	
Nr. 10 09.07.2018 Amt für Verkehrsanlagen, Amt 66	Zum vorliegenden Entwurf gibt es seitens des Amtes 66 keine weiteren Hinweise. Alle Hinweise aus der vorausgegangenen Beteiligung sind in den Entwurf eingeflossen und wurden berücksichtigt.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 10:	Die Stellungnahme Amtes 66 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 11 10.07.2018 Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern	<p>Im Rahmen der Mitarbeit in der Projektleitungsgruppe zum Lärmaktionsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat das LUNG bereits Verbesserungsvorschläge und Anmerkungen eingebracht, so dass auf eine nochmalige Aktivität meinerseits verzichtet wird.</p> <p>Nach Prüfung der Unterlagen wird bestätigt, dass die Mindestanforderungen gemäß des Anhangs V der Europäischen Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" (EG-Umgebungslärmrichtlinie) in diesem Verfahrensschritt eingehalten sind. Zur formal korrekten Übergabe sind noch die Ergänzung hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Beschluss der Bürgerschaft und die 10-seitige Zusammenfassung unter Nutzung des vom LUNG zur Verfügung gestellten Meldebogens erforderlich.</p>	<p>Der vorliegende Bericht mit Stand vom 14.06.2018 stellt lediglich einen Zwischenstand dar. Die Kapitel zur Wirkungsprognose (7), den Umsetzungsstrategien (8), den Ruhigen Gebieten (9) und der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit (10) wird ergänzt. Selbiges gilt nach Fertigstellung des Berichtes für die geforderte EU-Meldung. Der Lärmaktionsplan soll durch die Bürgerschaft im 2.Halbjahr 2018 beschlossen werden.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 11:	Die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern macht eine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Kapitel Wirkungsprognose (7), den Umsetzungsstrategien (8), den Ruhigen Gebieten (9) und der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit (10) werden ergänzt. Der EU-Meldebericht wird mit Fertigstellung des Berichtes übergeben.	
Nr. 12 13.07.2018 Amt für Verkehrsanlagen Straßenverkehrsbehörde	<p>Die im LAP fixierten Maßnahmen straßenverkehrsrechtlicher Natur können nur Prüfmaßnahmen sein (bitte u.a. auch die unterschiedlichen Verkehrsbehördenzuständigkeiten beachten/Autobahn) (analog der bisherigen LAP), da wir nach Bundesrecht zu entscheiden haben und ein kommunaler Schutzplan (auch wenn er auf bundesgesetzliche Regelungen fußt - uns nicht unbedingt in unserer Entscheidung bindet).</p> <p>Insbesondere für das Hauptstraßennetz gibt es besondere Hürden für verkehrsrechtlich belastende Anordnungen, hier obliegt der Anspruch der Allgemeinheit auf uneingeschränkte Straßennutzung einem besonderen Schutz.</p> <p>Eine pauschale Prüfung oder Bewertung des Gesamtplans durch die Verkehrsbehörde kann und wird nicht erfolgen, denn der Rechtsrahmen für eine verbindliche/angriffsbeständige verkehrsrechtliche Anordnung aus Anlass des LAP ist uns verbindlich vorgegeben (VwV--StVO) und bedarf stets die Einzelfallbetrachtung (Problem der Lärmberechnung nach Rechtsgrundlage, Alternativmaßnahmen).</p> <p>Die erforderlichen Angaben, Prüfungen und Unterlagen für die einzelnen Lärmbrennpunkt sind nach Beschlussfassung durch die Fachämter/Fachbereiche zu recherchieren und an uns zur Eigenprüfung i.S.d. Verkehrsrechts und ggf. Weiterleitung an das Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu übergeben (zwei Mustervorgänge haben wir Ihnen aus dem LK MST seinerzeit zukommen lassen, der Prozess zur Zustimmung des Landes für LAP-Maßnahmen im Straßenverkehr besteht also unverändert fort).</p> <p>Lärmentlastungen müssen auch tatsächlich wirken und nicht nur auf dem Papier nachweisbar sein (insbesondere auf den leistungsfähigen Achsen) - es gilt nachhaltige Lösungsansätze zu entwickeln, auch im Zusammenwirken mit der Verkehrsplanung.</p> <p>Fokus aller Maßnahmen sollten nicht nur restriktiver Natur sein (also einschneidende Maßnahme für den Verkehr), sondern auch zukunftsorientiert (Verbesserung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Straßen, Verkehrsverteilung im Netz, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Wiedereinführung und Ausbau grüne Welle).</p>	<p>Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinigen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden auch Ansätze zur Lärminderung aufgezeigt, die nicht restriktiver Natur sind. Dies betrifft beispielsweise die Kapitel 6.1.1 (Vermeidung von Kfz-Verkehr), 6.1.2 (Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln) oder 6.1.4 (Verstetigung des Verkehrsflusses, unter anderem wird hier auf Lichtsignalkoordinierungen eingegangen).</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 12:	Die Stellungnahme vom Amt für Verkehrsanlagen macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinigen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.	

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 13 13.07.2018 Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, Abt. Verkehr	<p>Gemäß Rn 13 VwV zu § 45 StVO bedarf die Straßenverkehrsbehörde der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.</p> <p>Mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe b) der Landesverordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf dem Gebiet des Straßenverkehrswesens (Straßenverkehr-Zuständigkeitslandesverordnung StVZustLVO M-V) vom 7. September 2016 (GVOBl. M-V 2016, S. 782 ff.) ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr als zuständige Behörde für die Erteilung von Zustimmungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO bestimmt worden.</p> <p>Somit ist das LS M-V als zuständige Zustimmungsbehörde bei der Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen die Zustimmung zu beteiligen. Im Zwischenbericht bedarf es entsprechender Richtigstellungen auf den Seiten 21, 68, 124, 125 sowie in der Fußnote 1) der Anlagen 2 und 4.</p> <p>Des Weiteren sind in den Anlagen 2 und 4 jeweils unter den Lärmbrennpunktnummern S6 und S7 mit Stand 2012 Baulastträger benannt, die heute nicht mehr zuständig sind.</p> <p>So bedarf es nach gegenwärtiger Zuständigkeit zu S6 und S7 der Beteiligung der Abt. 3 des LS M-V.</p> <p>In den Anlagen 2 und 4 wird das SBA Schwerin als Ansprechpartner für die BAB A 19 genannt, dies wäre in Landesamt f. Straßenbau u. Verkehr, Abt. 3 zu ändern.</p>	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 13:	Die Stellungnahme des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern macht eine inhaltliche Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Zuständigkeiten wurden entsprechend den Hinweisen des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern geprüft und korrigiert. Die Prüfergebnisse der Maßnahmenplanung werden von den Anpassungen nicht tangiert.	
Nr. 14 16.07.2018 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Abt. Autobahn	<p>Laut dem Entwurf des Lärmaktionsplanes wird die BAB 19 aufgrund des DTVs als eine Hauptverkehrsstraße betrachtet. Ihre Maßnahmenfindungen zielen nur auf den Bereich der AS 5 (Rostock-Nord) an der BAB 19 ab. Dies betrifft die beiden Lärmbrennpunktnummern S 6 und S 7. Ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht nur unter der Voraussetzung, dass die Grenzwerte überschritten werden. Diese liegen für - Dorf- Misch- und Kerngebiete, tagsüber bei 69 dB (A) und nachts 59 dB (A) - In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, tagsüber bei 67 dB (A) und nachts bei 57 dB (A) - In Gewerbegebieten, tagsüber bei 72 dB (A) und nachts bei 62 dB (A) Aus den Lärmkarten bzw. dem Bericht geht die Zuordnung zu den Gebieten nicht hervor bzw. ist nicht ersichtlich. Eine abschließende Festlegung, ob die Grenzwerte überschritten werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Liegen demnach Grenzwertüberschreitungen vor, können Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Diese sind freiwillige Leistungen im Rahmen der vorgesehenen Finanzmittel des Bundes, da sich die BAB 19 in der Baulast des Bundes befindet. Die laut Anlage 2 für die beiden Lärmbrennpunktnummern S 6 und S7 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung sind Vorschläge und sollten bei den weiteren Fachplanungen berücksichtigt werden. Diese stellen jedoch keine Forderungen an den Baulastträger dar, sondern sind gemeinsam abzustimmen. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des so genannten überörtlichen Verkehrs - also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen - sind nach § 45 Abs. 9 StVO möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Für die Prüfung, ob ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann, sind die Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr 2007 eine wichtige Orientierungshilfe. Maßnahmen kommen demnach insbesondere in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten. Die Prüfung kann auf Antrag die Verkehrsbehörde vornehmen.</p>	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 14:	Die Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 15 27.07.2018 Straßenbauamt Stralsund	<p>Zu dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gibt es seitens des SBA Stralsund folgende Anmerkungen und Hinweise für den Abschnitt der L22 „Hamburger Straße“ (Bereich von der Stadtautobahn bis „Bräsigplatz“ / Einmündung „Liningweg,,). Dieser in unserer Baulast befindliche Bereich erhielt im Jahr 2014 eine Deckenerneuerung mit dem Ziel, durch die qualitative Verbesserung der Fahrbahnoberfläche eine Geräuschminimierung zu erreichen.</p> <p>Passive Lärminderung: Es besteht für Hauseigentümer die Möglichkeit, Mittel für Lärmsanierung beim SBA Stralsund zu beantragen. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes und des Landes. Die Durchführung dieser Leistungen erfolgt unter Beachtung der aktuellen Verkehrszahlen und den festgelegten Rahmenbedingungen (Überschreitung der Grenzwerte, vorhandene finanzielle Mittel und Dringlichkeit der Maßnahme). Das gilt ebenso für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen (Deckenerneuerungen).</p>	<p>Der Verweis auf die erfolgte Sanierung der Fahrbahn im Abschnitt der L22 Hamburger Straße, Bereich von der Stadtautobahn bis Bräsigplatz / Einmündung Liningweg ist im Lärmaktionsplan enthalten (vgl. Kapitel 3 zur Evaluation / zum Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe II).</p> <p>Der Hinweis zum passiven Schallschutz wird zur Kenntnis genommen.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 15:	Die Stellungnahme des Straßenbauamtes Stralsund macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 16 28.06.2018 Herr [REDACTED] (Bürger)	Eine der größten Lärmbelastungen in der Rostocker Innenstadt und auf den Straßen sind meines Erachtens die Motorradfahrer, sowohl Sportmotorräder als auch schwere Motorräder. Sie sind im Gegensatz zu PKWs und LKWs kilometerweit zu hören.	Es erfolgte in der Lärmaktionsplanung keine gesonderte Auseinandersetzung mit den genannten Lärmverursachern. Die Lärmkartierung gibt darüber keine Auskunft.
	Die Trommler im Stadthafen, die Dienstags bis 22 Uhr trommeln und nichts dagegen unternommen wird. Auch wenn es evtl. eine Genehmigung gibt, ist es für viele eine Lärmquelle und keine Bereicherung. Und ganz Gehlsdorf ist betroffen. Soweit mir bekannt ist, ist das laute Trommeln auch nicht mit der Hafenordnung vereinbar. Vielleicht können Sie das mit dem Hafenskapitän klären.	Veranstaltungslärm ist kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
	Lärm motorisierter Stadthafenbesucher, die abends und nachts bei offenen Türen extrem laut Musik hören und ausufernde Freiluftpartys veranstalten. Da müssten mehr nicht vorhersehbare Kontrollen gemacht werden, auch nachts am besten durch die Polizei.	Veranstaltungslärm und deren Nebenerscheinungen sind kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 16:	Die Stellungnahme Nr. 16 des Bürger Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 17 06.07.2018 Frau [REDACTED] (Bürgerin, Telefonische Stellungnahme)	E1: besonders lästig Schienenquietschen S-Bahn Warnemünde Maßnahmen vorsehen?	Mit Umbau des Bahnhofs Warnemünde erfolgt eine Vergrößerung der Gleisradien. Dies führt gemäß einer schalltechnischen Untersuchung zu einer Verminderung des Kurvenquietschens und damit zu einer Entlastung der Lärmsituation. Der Planfeststellungsbeschluss vom 07.12.2017 ist veröffentlicht (Eisenbahn-Bundesamt, 2017). Mit Realisierung der Maßnahme besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da die hierzu notwendigen Kriterien nicht erfüllt werden. Die Realisierung der Maßnahme ist für 2019/20 geplant.
	Kreuzfahrtschiff Riga Princess Cruises zu laut: ab 18 Uhr Party auf dem Schiff; verhaltensbezogener Lärm laut Durchsagen über Lautsprecher auf dem Schiff störend (fremdsprachig) Brummen ständig, alle 5 Min. 3-4x Signal (Melodie) bei Abfahrt	Lärmbelastungen durch die Kreuzfahrtschiffahrt sind kein Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
	Getreideheber: Schiffsheber brummen → die letzten 2 Wochen nicht mehr	Die angesprochenen Lärmbelastungen sind kein Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
	Luftschadstoffbelastung durch Schiffe eigene Messung Stickoxide	Luftschadstoffbelastungen durch Schiffe sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 17:	Die Stellungnahme Nr. 17 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 18 06.07.2018 Frau [REDACTED] (Bürgerin)	Unter Punkt 3.2 wird im Mobilitätsplan Zukunft 2030 (+) von einer Umgehungsstraße OD Nienhagen (K11) gesprochen. Diese Ortsumgehung fand schon im Bebauungsplan Nr.16.W.43 „Nienhagen“, aufgest. Okt. 1999, Beschluss vom 02.12.1998, geändert durch Beschluss vom 07.06.2000, unter Punkt 8.5 Verkehrserschließung und Punkt 8.3.1 Lärmschutz, Erwähnung. Das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Schwerlastverkehr, hat sich durch die, für den Hafen positive Erweiterung und Ansiedlung von Unternehmen (leider auch Luftschadstoffe produzierende Unternehmen!) spürbar erhöht, welches aktuelle DTV-Werte belegen. Die Ortsumgehung muss sofort kommen! In dem Zusammenhang möchte ich auf die in den Medien angekündigte Fußgängerbedarfsampel an der Bushaltestelle im Ort hinweisen. Bis heute hat es keinerlei bauliche Aktivitäten gegeben.	Die Ortsumgehung Nienhagen ist Gegenstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes Stufe III. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
	Punkt 6.1.7, Tabelle 27: Wieso entfällt der Lärmbrennpunkt S4 (OD Nienhagen), wenn S3 (L22, Ortsteildurchfahrt Jürgeshof) erwähnt wird? – Der Kfz und SV muss doch jeweils richtungsweisend durch Nienhagen.	Die Ortsdurchfahrt Nienhagen ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe III. Die Prüfung ergab jedoch, dass mit Ausnahme der Ortsumgehung Nienhagen für die Ortsdurchfahrt keine Maßnahmen zur Lärminderung umsetzbar erscheinen. In der Ortsdurchfahrt Nienhagen erfolgte in der Vergangenheit bereits eine Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Asphalt.
	Der Ortsteil Nienhagen mag für die Stadtvertreter, für Feierlichkeiten, wie der Stadt- und Universitätsgeburtstag, der Hansetag, die geplante BUGA-Bewerbung usw. keine Bedeutung haben, aber als Einwohner von Rostock fühlt man sich hier „abgehängt“ und vergessen. Durch die seit dem 1.Juli d. J. geltende Maut auch auf Bundesstraßen, ist mit einer weiteren Zunahme des SV durch unseren Ortsteil zu rechnen. – Wie vereinbart sich das mit dem Vorsatz, Lärmbelastungen abzubauen und damit die Lebensqualität zu verbessern? Es sollen neue, potentiell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vermieden werden (Punkt 3 des LAP, Stufe III). Meiner Meinung nach wurden mit o. g. BPlan im Jahr 1999 Bauwillige angelockt (Einnahmen Grundsteuer etc.), diese nur mit Hinweisen auf die Bäderstraße (L22) und den Hafen „abgetan“, aber nicht auf die Hafenweiterentwicklung und den damit einhergehenden zunehmenden Verkehr hingewiesen. Leider greift für uns „B-Plan-Bewohner“ der Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung nicht, da die baulichen Anlagen nach dem 03.10.1990 errichtet wurden und nicht vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes–BImSchG vom 01.04.1974.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 18:	Die Stellungnahme Nr. 18 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 19 Gesammelte Bürgerhinweise Frau [REDACTED] (Bürgerin, Telefonische Stellungnahme)	Standort: Am Vögenteich Hinweis: Straßenverkehrslärm insbesondere ausgehend vom Kreuzungsbereich A.-Bebel-Str. Wohngebäude Altbestand, Zweiraumwohnungen mit ausschließlich Zimmerausrichtung zur Straße (Eigentümer WIRO) Vorschlag: Verkehrsberuhigung	Die Straßen Am Vögenteich und August-Bebel-Straße sind Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Für beide Straßen wurden Handlungsmöglichkeiten geprüft und aufgezeigt. Maßnahmen der klassischen Verkehrsberuhigung erscheinen aufgrund ihrer übergeordneten verkehrlichen Funktion nicht anwendbar.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 19:	Die Stellungnahme Nr. 19 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 20 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger, Telefonische Stellungnahme)	Standort: A.-Bernhardt-Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung	Ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde aufgrund der gehobenen verkehrlichen Funktion und nicht auszuschließender Verkehrsverlagerungseffekte in benachbarte lärmsensible Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht ausgesprochen. Gleichzeitig ist passiver Schallschutz in Teilabschnitten vorhanden.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 20:	Die Stellungnahme Nr. 20 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 21 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger)	Standort: Hinrichsdorfer Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbot LKW ganztags oder nachts	Ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Lärmbetroffenheit im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht ausgesprochen. Die Prüfung von Lkw-Fahrverboten war nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Darüber hinaus ist eine solche Maßnahme in der Regel erst ab einem Schwerverkehrsanteil oberhalb von 10 bis 15 % akustisch wirksam. Die in der Hinrichsdorfer Straße im genannten Abschnitt vorliegenden Schwerverkehrsanteile liegen laut Lärmkartierung unter diesen Werten.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 21:	Die Stellungnahme Nr. 21 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 22 Gesammelte Bürgerhinweise Frau [REDACTED] (Bürgerin)	Standort: Hinrichsdorfer Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm, Aufkommen Pkw/Lkw (GVZ/Seehafen/auch Einsatzfahrzeuge Stadtreinigung zwischen Seehafen und Petriadam)) Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung, Durchfahrverbot LKW > 12,5t mit Ausnahmen	Ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Lärmbetroffenheit im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht ausgesprochen. Die Prüfung von Lkw-Fahrverboten war nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Darüber hinaus ist eine solche Maßnahme in der Regel erst ab einem Schwerverkehrsanteil oberhalb von 10 bis 15 % akustisch wirksam. Die in der Hinrichsdorfer Straße im genannten Abschnitt vorliegenden Schwerverkehrsanteile liegen laut Lärmkartierung unter diesen Werten.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 22:	Die Stellungnahme Nr. 22 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 23 Gesammelte Bürgerhinweise Fam. [REDACTED]	Standort: Am Bahnhof Bramow Hinweis: Schienenverkehrslärm Güterzüge, Standzeiten Rangierlok Vorschlag: Lärmschutzwand	Der Bahnhof Bramow ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Allerdings sind auf der Strecke von Seiten der Bahn zukünftig (2020 / 2021) Maßnahmen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik und ggf. eine Anpassung der Gleisinfrastruktur vorgesehen. Lärmschutzwände sind nicht Bestandteil der Planung. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 23:	Die Stellungnahme Nr. 23 der Familie [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 24 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger)	Standort: Stadtautobahn, Höhe Nordahl Grieg Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h	Die Stadtautobahn auf Höhe Nordahl Grieg Straße ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe III bzw. dessen Maßnahmenplanung. Im Ergebnis der Lärmkartierung werden hier die für die Auswahl der Lärmbrennpunkte definierten gesundheitsrelevanten Auslöswerte nicht überschritten bzw. die für die Bestimmung eines Lärmbrennpunktes maßgebende Lärmbetroffenheit, Schwere der Lärmbetroffenheit und / oder Dichte der Lärmbetroffenheit liegt nicht vor.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 24:	Die Stellungnahme Nr. 24 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 25 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger)	Standort: Flensburger Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Die Flensburger Straße ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe III bzw. dessen Maßnahmenplanung. Im Ergebnis der Lärmkartierung werden hier die für die Auswahl der Lärmbrennpunkte definierten gesundheitsrelevanten Auslöswerte nicht überschritten bzw. die für die Bestimmung eines Lärmbrennpunktes maßgebende Lärmbetroffenheit, Schwere der Lärmbetroffenheit und / oder Dichte der Lärmbetroffenheit liegt nicht vor.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 25:	Die Stellungnahme Nr. 25 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 26 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger)	Standort: Parkstr. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	Die Lärmaktionsplanung Stufe III beinhaltet für die Parkstraße eine Prüfeempfehlung auf Tempo 30 in den Nachtstunden. Für die Tagesstunden wird aufgrund der gehobenen verkehrlichen Funktion der Parkstraße keine entsprechende Empfehlung ausgesprochen.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 26:	Die Stellungnahme Nr. 26 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 27 Gesammelte Bürgerhinweise Herr Dr. [REDACTED] (Bürger)	Standort: Koßfelder Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Qualität Pflasterbelag (anderes Pflaster und Fugenmaterial entsprechend Strandstraße)	Die Koßfelder Straße ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe III bzw. dessen Maßnahmenplanung. Im Ergebnis der Lärmkartierung werden hier die für die Auswahl der Lärmbrennpunkte definierten gesundheitsrelevanten Auslöswerte nicht überschritten bzw. die für die Bestimmung eines Lärmbrennpunktes maßgebende Lärmbetroffenheit, Schwere der Lärmbetroffenheit und / oder Dichte der Lärmbetroffenheit liegt nicht vor.
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 27:	Die Stellungnahme Nr. 27 des Bürgers Herr Dr. [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Stellungnahmen der Bürger/Bürgerinnen		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
<p>Nr. 28 16.03.2018 Frau [REDACTED] (Bürgerin)</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>gern möchte ich die Möglichkeit nutzen, Vorschläge und Hinweise zum Lärmaktionsplan einzubringen. Meine Wohnung befindet sich in der Galileistraße und damit wenige Meter (geschätzt 30 m) von der Nobelstraße entfernt. Betroffen bin ich sowohl von den Emissionen durch Feinstaub (Autoabgase und Bremsabrieb) als auch von Lärm. Als Asthmatikerin ist besonders die Feinstaubbelastung gesundheitlich bedenklich, aber auch der Lärm ist ein größer werdendes Problem, der bereits negative gesundheitliche Auswirkungen zeigt. Die Nobelstraße wird von ca. 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren. Diese Zählung datiert allerdings nach meinem Kenntnisstand von 2012 und dürfte so nicht mehr richtig sein. Dann ist unser Gebiet Überflugterritorium für die Hubschrauber des Rettungsdienstes zu Kliniken mit beobachteten wechselnden Flugrouten (was sehr erfreulich ist, denn dadurch besteht keine Dauerbelastung in diesem Bereich). Folgende Lärm- und andere Belastungen möchte ich Ihnen beschreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Winterhalbjahr: tagsüber keine spürbare Lärmbelastung (Fenster meist geschlossen); Sommerhalbjahr: ruhige Unterhaltung im Raum bei gekipptem Fenster oder gar offener Balkontür nicht möglich; Radio/TV-Empfang mit nur mit hoher Lautstärke möglich, Gleiches gilt für Telefonate und das Klingeln an der Wohnungstür verpasse ich dann fast schon regelmäßig Aufenthalt auf dem Balkon sehr stark beeinträchtigt, deshalb nicht möglich (der Lärm macht spürbar nervös; das hält man nicht lang aus). - Generelle Lärm- und weitere Belastungen: Wäsche trocknen auf dem Balkon wegen der Feinstaubbelastung ausgeschlossen Tomaten- oder Kräuteranbau ebenfalls ausgeschlossen (Feinstaub) nachts große Lärmbelastung, wenn man bei geöffnetem Fenster schlafen möchte (für mich als Asthmatikerin sinnvoll) relative Ruhe nur zwischen ca. 01:00 und 03:30 Uhr wochentags relative Ruhe am Wochenende, in der Urlaubssaison und zu mehrtägigen Veranstaltungen (Hanse Sail, Weihnachts- und andere Märkte, Warnemünder Woche, Stromerwachen usw.) nur zwischen ca. 02:00 und 04:00 Uhr (Samstag ab ca. 03:30 Uhr Zulieferer Lebensmittelhandel) Straßenbahnverkehr (und hörbarer Eisenbahnverkehr) stört mich nur selten, weil die Fahrgeräusche relativ gleichförmig sind Kfz-Verkehr hingegen schwillt ständig an und ab; gefühlt wird sich nicht immer an die Geschwindigkeit von 50 kmh gehalten (besonders nachts) → höhere Geschwindigkeiten = mehr Lärm Sehr störend sind auch die Zuliefererverkehre und die Schwerlasttransporte, insbesondere von NORDEX. Diese Verkehre finden z. T. mehrmals in einer Nacht statt, aber nicht im Konvoi, sondern in größeren zeitlichen Abständen, die ein erneutes Einschlafen vielfach unterbrechen → betrifft stark NORDEX-Transporte. <p>Auswirkungen für mich: Seit fünf Jahren lebe ich unter o. g. Adresse. Zuvor befand sich meine Wohnung in einem großen Wohngebiet, in dem es hauptsächlich Anwohnerverkehr und einen geringeren Teil Durchgangsverkehr gab – auch nachts. → Seit ca. zwei Jahren benötige ich mindestens die zweifache Dosis meines Asthmamedikamentes (lt. Facharzt sehr wahrscheinlich eine Auswirkung der Feinstaubbelastung). → In kaum einer Nacht kann ich noch durchschlafen. Selbst, wenn das Fenster geschlossen ist, wache ich durch Schwerlastverkehre und (vermutlich) Pkw-Verkehr mit Geschwindigkeitsüberschreitungen mehrmals nachts auf. Es hat sich durch permanenten Schlafmangel eine gefühlte Dauernervosität eingestellt, die beginnt, sich auf Tagesablauf und Leistungsfähigkeit auszuwirken. Ein Umzug kommt für mich aus finanziellen Gründen nicht in Frage und wäre auch keine Lösung, weil die/der Nachmieter/in meiner Wohnung mit demselben Problem konfrontiert wäre. Meine Beobachtung ist, dass meine Nachbarn in sehr großer Anzahl nur noch bei geschlossenen Fenstern schlafen und sich tagsüber kaum jemand auf dem Balkon aufhält – nicht einmal dann, wenn er verglast ist. Außerdem leben um mich herum sehr viele Senioren, die andere Möglichkeiten der Gestaltung ihrer Tagesabläufe haben, als das für Berufstätige der Fall ist.</p> <p>Lösungsmöglichkeiten kann ich mir kurzfristig folgende vorstellen: (1.) eine schnell- und hochwachsende Hecke auf dem jetzt mit Gras bewachsenem Seitenstreifen an der Nobelstraße und auch noch ein paar Bäume mehr anzupflanzen wäre aus meiner Sicht sinnvoll oder (2.) eine recht hohe und begrünte Lärmschutzwand installieren; (3.) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh bis zur RSAG-Endhaltestelle Südblick veranlassen (wäre vielleicht für die gesamte Stadt sinnvoll → Entschleunigung = Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Freien) und (4.) Optimierung der Ampelphasen.</p> <p>Lang- bzw. längerfristig sollte aus meiner Sicht darüber nachgedacht werden, (1.) NORDEX z. B. einen Standort in Autobahn- und Hafennähe anzubieten (dann könnte auf dem DMR-Gelände mehrgeschossiger Wohnungsbau erfolgen – stadtnah und mit bester Verkehrsanbindung) und (2.) es sollte eine weitere „Einflugschneise“ nach Rostock z. B. östlich der Südstadt gebaut werden, um die Verkehrssituation auf der Satower und der Nobelstraße zu entlasten und so die Anwohner/innen „gleichmäßiger“ zu belasten.</p> <p>Alles Schnapsideen? Vielleicht. Aber wenn die Gesundheit geschädigt wird, kommt man eben auch auf solche Ideen.</p>	<p>Die Nobelstraße ist zwischen Südring und Majakowskistraße im Lärmaktionsplan als Lärm-brennpunkt mit einer durchgängig vorliegenden gesundheitsrelevanten Lärmbetroffenheit definiert. Hierzu wurden andlungsmöglichkeiten zur Lärminderung für den Straßenverkehr geprüft.</p> <p>Der von Ihnen angesprochene Bereich der Nobelstraße auf Höhe der Galileistraße ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung Stufe III bzw. dessen Maßnahmenplanung. Im Ergebnis der Lärmkartierung werden hier die für die Auswahl der Lärm Brennpunkte definierten gesundheitsrelevanten Auslösewerte nicht überschritten bzw. die für die Bestimmung eines Lärm Brennpunktes maßgebende Lärmbetroffenheit, Schwere der Lärmbetroffenheit und / oder Dichte der Lärmbetroffenheit liegt nicht vor.</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplanes ist für den Lärm Brennpunkt in der Nobelstraße die Empfehlung, die bestehende Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) auf ihr Optimierungspotenzial zu untersuchen – mit dem Ziel, den Verkehr in der gesamten Nobelstraße noch stetiger und somit leiser abwickeln zu können.</p> <p>Eine Prüfeempfehlung für eine Geschwindigkeitsreduzierung spricht der Lärmaktionsplan für die Nobelstraße wegen der vergleichsweise geringen Lärmbetroffenheit nicht aus. Auch eine Empfehlung für eine Lärmschutzwand trifft der Lärmaktionsplan aus diesem Grund nicht.</p> <p>Eine Entlastungstrasse im Süden der Stadt Rostock ist Gegenstand des in Aufstellung befindlichen Mobilitätsplans Zukunft 2030 der Stadt Rostock.</p> <p>Der Lärmaktionsplanung kann keinen Einfluss auf bestehende Standorte von Unternehmen nehmen. Fluglärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Ihre Hinweise werden an zuständige Stellen weitergeleitet.</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 28:</p>	<p>Die Stellungnahme Nr. 28 der Bürgerin Fr. [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock
Lärmaktionsplan
Stufe III
Endbericht
Anlage 8
16. August 2018