

| 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 Swienschulenstraße | < 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 |

| 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 |
| 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. |

| 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 |
| 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 lärmarmen 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> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |