

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	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							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							k	k	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							k	k	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 Brennpunktnummer	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 Brennpunktnummer	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>																			