

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
<p>Nr. 09 10.07.2018 Amt 67 Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock</p>	<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>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:</p>	<p>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.</p>	
<p>Nr. 10 09.07.2018 Amt für Verkehrsanlagen, Amt 66</p>	<p>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.</p>	<p>keine Anmerkung</p>
<p>Umgang mit der Stellungnahme Nr. 10:</p>	<p>Die Stellungnahme Amtes 66 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

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 alleinig 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 alleinig den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.	

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
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 Hafenkaptän 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)	<p>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.</p>	<p>Die Ortsumgehung Nienhagen ist Gegenstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplanes Stufe III. Der Hinweis wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>
	<p>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.</p>	<p>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.</p>
	<p>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.</p>	<p>keine Anmerkung</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 18:	<p>Die Stellungnahme Nr. 18 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	
Nr. 19 Gesammelte Bürgerhinweise Frau [REDACTED] (Bürgerin, Telefonische Stellungnahme)	<p>Standort: Am Vögenteich Hinweis: Straßenverkehrslärm insbesondere ausgehend vom Kreuzungsbereich A.-Bebel-Str. Wohngebäude Altbestand, Zweiraumwohnungen mit ausschließlich Zimmerausrichtung zur Straße (Eigentümer WIRO) Vorschlag: Verkehrsberuhigung</p>	<p>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.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 19:	<p>Die Stellungnahme Nr. 19 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	
Nr. 20 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger, Telefonische Stellungnahme)	<p>Standort: A.-Bernhardt-Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung</p>	<p>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.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 20:	<p>Die Stellungnahme Nr. 20 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p>	

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 Entlastungsstrasse 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