
Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Sitzungstermin: Donnerstag, 27.09.2018, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 30.08.2018
- 4 Anträge
 - 4.1 Mitglieder der Bürgerschaft **2018/AN/3959**
Prof. Dr. Dieter Neßelmann, Helge Bothur
Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein
 - 4.2 Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) **2018/AN/3960**
Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten
 - 4.2.1 Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten **2018/AN/3960-01 (SN)**
 - 4.3 Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) **2018/AN/4016**
Ausschluss von Glyphosat bei Pachtverträgen
 - 4.4 Andreas Herzog für den Ortsbeirat Stadtmitte **2018/AN/4020**
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des P+R Konzeptes
- 5 Beschlussvorlagen
 - 5.1 Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung) **2018/BV/3465**
 - 5.1.1 Alexander Prectel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) **2018/BV/3465-01 (ÄA)**
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)

- 5.1.2 Alexander Prechtel (für den Ortsbeirats Seebad Warnemünde, **2018/BV/3465-02 (ÄÄ)**
Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im
Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung)
- 5.1.3 Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, **2018/BV/3465-03 (ÄÄ)**
Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im
Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung)
- 5.1.4 Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, **2018/BV/3465-04 (ÄÄ)**
Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im
Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung)
- 5.2 Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und **2018/BV/3896**
Universitätsstadt Rostock
- 5.3 Maßnahmenkonzepte für den "Lärmaktionsplan der Stufe III **2018/BV/3920**
für den Ballungsraum Hanse- und Universitätsstadt Rostock"
- 6 Informationsvorlagen
- 6.1 Information über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie für ein **2018/IV/3937**
Startup Center in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- 6.2 Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich **2018/IV/3966**
Warnowschiffahrt
Einbindung in ein touristisches Konzept zum Erhalt als
funktionsfähiges und erlebbares Denkmal unter
Berücksichtigung von Denkmalpflege, Natur-, Umwelt- und
Gewässerschutz, touristischer und Freizeitschiffahrt sowie
ein technischer Variantenvergleich
- 6.3 Ergänzung zur Informationsvorlage Nr. 2018/IV/3966 **2018/IV/4000**
Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich
Warnowschiffahrt.
- 7 Verschiedenes
- 7.1 Sitzungstermine 2019
- 7.2 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten,
Arbeitsgruppen o.Ä.
- 7.3 Informationen
- 8 Schließen der Sitzung

Nichtöffentlicher Teil

9 Verschiedenes

9.1 Sachstand Mittelmole

gez. Andreas Engelmann
Ausschussvorsitzender

Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Sitzungstermin: Donnerstag, 27.09.2018, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Nachtragstagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 30.08.2018
- 4 Anträge
 - 4.1 Mitglieder der Bürgerschaft **2018/AN/3959**
Prof. Dr. Dieter Neßelmann, Helge Bothur
Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein
 - 4.1.1 Andreas Engelman (für den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung) **2018/AN/3959-01 (ÄA)**
Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein
 - 4.1.2 Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein **2018/AN/3959-02 (SN)**
 - 4.2 Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) **2018/AN/3960**
Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten
 - 4.2.1 Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten **2018/AN/3960-01 (SN)**
 - 4.3 Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) **2018/AN/4016**
Ausschluss von Glyphosat bei Pachtverträgen
 - 4.3.1 Ausschluss von Glyphosat bei Pachtverträgen **2018/AN/4016-01 (SN)**
 - 4.4 Andreas Herzog für den Ortsbeirat Stadtmitte **2018/AN/4020**
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des P+R Konzeptes
- 5 Beschlussvorlagen
 - 5.1 Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung) **2018/BV/3465**

- | | | |
|-------|---|-----------------------------|
| 5.1.1 | Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung) | 2018/BV/3465-01 (ÄÄ) |
| 5.1.2 | Alexander Prechtel (für den Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung) | 2018/BV/3465-02 (ÄÄ) |
| 5.1.3 | Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung) | 2018/BV/3465-03 (ÄÄ) |
| 5.1.4 | Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen)
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(Parkgebührenordnung) | 2018/BV/3465-04 (ÄÄ) |
| 5.2 | Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/BV/3896 |
| 5.2.1 | Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt
Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/BV/3896-02 (ÄÄ) |
| 5.2.2 | Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt
Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/BV/3896-03 (ÄÄ) |
| 5.2.3 | Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt
Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/BV/3896-04 (ÄÄ) |
| 5.3 | Maßnahmenkonzepte für den "Lärmaktionsplan der Stufe III für den Ballungsraum Hanse- und Universitätsstadt Rostock" | 2018/BV/3920 |
| 6 | Informationsvorlagen | |
| 6.1 | Information über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie für ein Startup Center in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | 2018/IV/3937 |
| 7 | Verschiedenes | |
| 7.1 | Sitzungstermine 2019 | |
| 7.2 | Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o.Ä. | |
| 7.3 | Informationen | |

8 Schließen der Sitzung

Nichtöffentlicher Teil

9 Verschiedenes

9.1 Sachstand Mittelmole

Bitte beachten Sie, dass die Informationsvorlagen für die Machbarkeitsstudie zur Mühlendammschleuse einschließlich Warnowschiffahrt (2018/IV/3937) sowie die Ergänzung zur Informationsvorlage Nr. 2018/IV/3966 (2018/IV/4000) nun in der darauffolgenden Ausschusssitzung am 04.10.2018 behandelt werden.

gez. Andreas Engelmann
Ausschussvorsitzender

Antrag	Datum: 23.08.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Mitglieder der Bürgerschaft Prof. Dr. Dieter Neßelmann, Helge Bothur Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
28.08.2018	Bau- und Planungsausschuss
29.08.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
30.08.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
05.09.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die aktuell beabsichtigte Planung der Fläche Herrmann-Flach-Straße/Groß Kleiner Allee, Zum Laakkanal/Werftstraße für eine angedachte Wohnbaufläche zunächst zurückzustellen bzw. auszusetzen.

Ferner wird der Oberbürgermeister beauftragt, eine Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen, die die Einordnung einer Verkehrsstrasse unter Berücksichtigung einer möglichen Wohnbebauung zum Inhalt hat. Dabei sind die Entwicklungspotentiale und Entwicklungsabsichten der Unternehmen am Industrie- und Gewerbestandort mit den maßgeblichen Unternehmen wie die MV Werften, Neptun Industrie, Caterpillar u ggf. andere vorab auszuloten und mit zu berücksichtigen.

Sachverhalt:

Die derzeit nicht bebaute Fläche nördlich der Hermann-Flach-Straße im Stadtteil Groß Klein war bzw. ist eine bisher freigehaltene Fläche für eine Trasse zur perspektivischen Anbindung des Stadtteils Groß Klein an die Stadtautobahn / B 103. Ebenso ist sie als alternative Anbindung des Industrie- und Gewerbestandortes Groß Klein / Warnemünde zu sehen. Der von der Bürgerschaft im Jahr 2009 beschlossene Flächennutzungsplan sieht hierbei die entsprechenden Verkehrsflächen vor.

Im Integrierten Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 1998, welches mit dem aktuellen Beschluss zum Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) im Dezember 2017 fortgeschrieben wurde, war ein Trassenkorridor auch auf der östlichen Seite der B 103 für die mögliche Erschließung des Stadtteiles Groß Klein einschließlich der Industrie- und Gewerbestandorte enthalten.

Hinsichtlich der möglichen, perspektivischen Entwicklungen des maritimen Wirtschaftsstandorts sollten weiterhin Optionen für eine auch zukünftig leistungsfähige Erschließung des Standortes offen gehalten werden. Dies gewinnt aktuell mit Blick auf die Entwicklungen im Bereich der Werft und des maritimen Gewerbestandortes nördlich von

Groß Klein und den kommunalen Planungen am ehemaligen Werftbecken in Warnemünde unter Beachtung des von der Bürgerschaft beschlossenen Entwicklungskonzeptes als Mehrzweckhafen signifikant an Bedeutung.

Der von der Bürgerschaft am 12.07.2017 gefasste Beschluss Nr. 2017/AN/2825 zur Entwicklung dieses Freihaltekorridors für den Wohnungsbau und die darauf basierende zeitnahe Umsetzung der Ergebnisse zur Vorbereitung der städtebaulichen Varianten-untersuchung für eine solche Bebauung macht zukünftige Verkehrerschließungsvarianten für die oben beschriebenen Entwicklungsoptionen dauerhaft unmöglich.

Wir möchten daher im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eine mögliche Verlängerung der Anbindung (unter anderem auch als Anbindung des Gewerbestandortes Groß Klein / Warnemünde) anhand einer Machbarkeitsstudie untersuchen lassen. Es ist ferner zu untersuchen, ob und wie ein freizuhaltender Korridor für eine Verbindungsstraße zwischen Groß Klein und der B 103 und eine mögliche Bebauung bzw. eine sonstige städtebauliche Entwicklung des verbleibenden Korridors erfolgen können.

In diesem Zusammenhang erachten wir eine Prüfung im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für sinnvoll.

Wir stellen den Antrag vor dem Hintergrund, dass durch den Beschluss des Hauptausschusses zu überplanmäßigen Haushaltsmitteln am 21.08.2018 zu vermuten ist, dass die angekündigte Mehrfachbeauftragung zur städtebaulichen Untersuchung der besagten Fläche in Groß Klein alsbald ausgeschrieben wird.

gez. Prof. Dr. Dieter Neßelmann

gez. Helge Bothur

Änderungsantrag Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Datum: 31.08.2018						
Andreas Engelmann (für den Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung) Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein							
Beratungsfolge: <table border="0"> <tr> <td>Datum</td> <td>Gremium</td> <td>Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>05.09.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	05.09.2018	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
05.09.2018	Bürgerschaft	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ergänzt:

In die Machbarkeitsstudie ist ein den zukünftigen Anforderungen entsprechender möglicher Umbau bzw. Ausbau des Nordkreuzes miteinzubeziehen.

Sachverhalt:

Der Fokus der Machbarkeitsstudie soll nicht nur auf den Stadtteil Groß Klein liegen. Im Hinblick auf eine ganzheitliche verkehrliche Betrachtung ist es wichtig auch die umliegenden Stadtteile Schmarl, Lichtenhagen und Warnemünde einzubeziehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:



liegen nicht vor.



werden nachfolgend angegeben

gez. Andreas Engelmann
Ausschussvorsitzender

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
 Der Oberbürgermeister

Vorlage-Nr:
 Status:

2018/AN/3959-02 (SN)
 öffentlich

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Beteiligte Ämter:	Datum: 03.09.2018 fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:						
Städtebauliche Untersuchung einer Fläche in Groß-Klein							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05.09.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	05.09.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
05.09.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme					

Sachverhalt:

Die Bürgerschaft hat am 12.07.2017 mehrheitlich beschlossen, im Bereich des im F-Planes der HRO dargestellten Freihaltekorridors Hermann-Flach-Straße/Groß Kleines Allee, Zum Laakkanal/Werftstraße in Groß Klein Wohnungsbau einzuordnen.

Durch die Verwaltung wurde zwischenzeitlich eine Aufgabenstellung für eine Mehrfachbeauftragung von drei Planungsbüros zur Erarbeitung städtebaulicher Varianten für eine solche Bebauung erstellt. Anfang September soll die Beauftragung mit dem Ziel erfolgen, die Ergebnisse dem Planungs- und Gestaltungsbeirat in seiner Novembersitzung vorzustellen.

Auf der Basis der Empfehlungen des Beirates soll Anfang 2019 mit der Erarbeitung eines Bebauungsplanes begonnen werden. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie hätte zur Folge, dass sich die o.g. Arbeitsschritte um ca. 6 Monate verschieben.

In Vertretung

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
 Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung
 und 1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Antrag	Datum: 23.08.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
20.09.2018	Finanzausschuss
26.09.2018	Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, der Bürgerschaft zu ihrer Sitzung am 5. Dezember 2018 ein Umsetzungskonzept für die Einführung eines Sozialtickets als ermäßigte Wochen- und Monatskarte für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im VVV zur Beschlussfassung vorzulegen. Dieses Konzept soll auch einen Finanzierungsvorschlag enthalten.

Die Ausweitung des Sozialtarifs auf Wochen- und Monatskarten soll zum Tarifwechsel am 1. Februar 2019 wirksam werden können.

Sachverhalt:

Ziel des Antrages ist es, die Teilhabemöglichkeiten für Menschen mit geringem Einkommen in unserer Stadt zu verbessern. Viele Angebote und Vereine in Rostock sind stadtweit organisiert. Die Nutzung dieser Angebote und Mitwirkung in den Vereinen erfordert Fahrten zum Beispiel in die Innenstadt. Hierfür ist es sinnvoll, regelmäßig den ÖPNV nutzen zu können und nicht nur an einzelnen Tagen.

Gemäß Beschluss der Bürgerschaft Nr. 0300/07-DA vom 14.03.2007 bietet der Verkehrsverbund Warnow einen Sozialtarif an. Er berechtigt zur Inanspruchnahme von ermäßigten Einzel- und Tagestickets in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, ermäßigte Wochen- und Monatstickets sind bislang jedoch nicht vorgesehen. Dies erscheint im Sinne der Teilhabegerechtigkeit nicht sinnvoll und inkonsequent. Zeitfahrkarten sind in erster Linie dazu gedacht, den Kundinnen und Kunden bei regelmäßiger Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs Einsparungen zu ermöglichen. Gerade der Personenkreis, der auf Unterstützung wie Sozialhilfe angewiesen ist, hat besonderen Bedarf an kostensparenden Angeboten wie Wochen- oder Monatskarten. Die Kostenersparnis ergibt sich jedoch nur in einem

angemessenen Umfang, wenn auch für Wochen- und Monatskarten der ermäßigte Preis erhoben wird.

Der Sozialtarif kann von folgenden Personen genutzt werden:

- Empfänger und Empfängerinnen von Arbeitslosengeld II / Sozialgeld nach SGB II,
- Sozialhilfeempfänger und -empfängerinnen sowie
- Empfänger/innen von Leistungen nach dem Asylbewerbungsleistungsgesetz.

Voraussetzung ist der Vermerk „SozT“ im Warnowpass.

Im Haushalt für 2019 sind für das Sozialticket in bisheriger Form derzeit Ausgleichszahlungen an den VVW in Höhe von 180.000 € für Ermäßigungen für Empfänger nach SGB II und 50.000 € nach SGB XII vorgesehen (TH 50, [35101 55890010](#) und [35101 55890011](#)). Teil des Umsetzungskonzeptes soll auch eine Prognose zu den zu erwartenden Mehrkosten und der Vorschlag einer Deckungsquelle sein.

Uwe Flachsmeyer
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme	Datum:	13.09.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:	S 3, Steffen Bockhahn
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Zentrale Steuerung		
Beteiligte Ämter:		
Sozialticket auf Wochen- und Monatskarten ausweiten		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.09.2018	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
26.09.2018	Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Migration	Kenntnisnahme
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
17.10.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird im Falle der zustimmenden Beschlussfassung zu dem vorliegenden Antrag eine Prüfung und Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts zu dem Anliegen ergebnisoffen veranlassen.

Zu einer Konzepterstellung sind zahlreiche Daten zu beschaffen und auszuwerten. Dazu gehört die Sichtung der SozT-Berechtigten, die Nutzung ermäßigter Fahrscheine dieser Zielgruppe zum gegenwärtigen Zeitpunkt sowie eine Abstimmung mit VVW/RSAG, mit welchem Potential zur Nutzung einer ermäßigten Wochen- oder Monatskarte zu rechnen ist. Schließlich bedarf es einer umfassenden kaufmännischen Aufbereitung hinsichtlich der zukünftigen Ausgleichsleistungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Vor diesen Hintergründen und einer vorgesehen Beschlussfassung der Bürgerschaft zu dem vorliegenden Antrag am 17.10.2018 ist, unter Berücksichtigung der noch zu beteiligenden Ausschüsse, eine Vorlage eines Umsetzungskonzepts zum 05.12.2018 nicht möglich. Eine Vorlage zur Sitzung der Bürgerschaft im Januar 2019 wird angestrebt.

Roland Methling

Antrag	Datum: 13.09.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Uwe Flachsmeyer (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Ausschluss von Glyphosat bei Pachtverträgen	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
20.09.2018	Liegenschafts- und Vergabeausschuss
25.09.2018	Hauptausschuss
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beauftragt den Oberbürgermeister zu gewährleisten, dass beim Abschluss neuer Pachtverträge sowie bei der Verlängerung von Pachtverträgen für Flächen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Klausel eingefügt wird, mit der sich der Pächter zum vollständigen Verzicht auf den Einsatz von glyphosathaltigen Mitteln auf diesen Flächen verpflichtet. Diese Vorgabe ist auch bei Verträgen umzusetzen, die eine automatische Verlängerung für den Fall vorsehen, dass keine Kündigung erfolgt.

Sachverhalt:

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock setzt sich damit für einen vorbeugenden Schutz der menschlichen Gesundheit und für die Förderung der Artenvielfalt ein. Die Krebsforschungsagentur (IARC) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat Glyphosat als „wahrscheinlich krebserregend beim Menschen“ eingestuft. Unabhängig von der Frage nach gesundheitlichen Risiken ist eine wesentliche Reduktion des Glyphosateinsatzes auch aus ökologischen Gründen geboten, um den dramatischen Rückgang der Artenvielfalt in unserer Kulturlandschaften zu stoppen.

Uwe Flachsmeyer
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme	Datum:	18.09.2018
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:		

Ausschluss von Glyphosat bei Pachtverträgen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.09.2018	Liegenschafts- und Vergabeausschuss	Kenntnisnahme
25.09.2018	Hauptausschuss	Kenntnisnahme
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
17.10.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Die Hereinnahme einer Klausel in Landpachtverträge, mit der sich Pächter zum vollständigen Verzicht auf den Einsatz glyphosathaltiger Mittel auf städtischen Flächen verpflichten, wird kritisch betrachtet. Ungeachtet möglicher Gesundheitsgefahren, die von glyphosathaltigen Mitteln ausgehen (können), stellt Glyphosat derzeit kein verbotenes Mittel dar. Da es an einer öffentlich-rechtlichen Grundlage für das Verbot des Einsatzes fehlt, soll dieses nunmehr auf privatrechtlicher Ebene durch entsprechende Vertragsgestaltung umgesetzt werden. Dagegen sprechen folgende Argumente:

I.

Die Aufnahme und Umsetzung einer derartigen Klausel dürfte sich aus rechtlicher Sicht schwierig gestalten. Das Verbot würde faktisch einen Eingriff in Grundrechte der Landwirte bedeuten. Es gilt als unumstritten, dass Grundrechte auch im Privatrechtsverkehr zumindest mittelbar zur Geltung gelangen. Zwar gelten Grundrechte primär als Abwehrrechte gegen den Staat, sie strahlen aber als Elemente einer objektiven Werteordnung durch Generalklauseln und unbestimmte Rechtsbegriffe in das Privatrecht aus. Dies umso mehr, wenn die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Körperschaft des öffentlichen Rechts und somit als Träger hoheitlicher Gewalt einerseits und als Verpächter auf privatrechtlicher Ebene andererseits auftritt. Das Bundesverfassungsgericht hat sich dazu wie folgt positioniert:

„Im Privatrechtsverkehr entfalten die Grundrechte ihre Wirkkraft als verfassungsrechtliche Werteentscheidung durch das Medium der Vorschriften, die das jeweilige Rechtsgebiet unmittelbar beherrschen, damit vor allem auch durch die zivilrechtlichen Generalklauseln

(...). Der Staat hat auch insoweit die Grundrechte des Einzelnen zu schützen und vor Verletzung durch andere zu bewahren (...). Den Gerichten obliegt es, diesen grundrechtlichen Schutz durch Auslegung und Anwendung des Rechts zu gewähren und im Einzelfall zu konkretisieren (BVerfGE 103, 89 [100]).

II.

Sollte die Hürde der rechtlichen Zulässigkeit einer privatrechtlichen Verbotsklausel genommen werden, bestehen weitere Schwierigkeiten in der praktischen Umsetzung eines derartigen Verbots. Die Hanse-und Universitätsstadt Rostock stellt teilweise Splitterflächen zur Verfügung, die vom jeweiligen Pächter nur gemeinsam mit Flächen anderer Grundeigentümer sinnvoll bewirtschaftet werden können. Hier kann es zur Konstellation kommen, dass der Einsatz von Glyphosat auf Flächen Dritter zulässig, auf einer städtischen Fläche hingegen unzulässig wäre. Der Einsatz müsste somit konkret an der Flurstücksgrenze gestoppt werden. Dies dürfte sich als praktisch schwierig gestalten. Ferner werden Flächen durch Landwirte im sog. "Pflugtausch" untereinander im Tausch bewirtschaftet, sodass es vorkommen kann, dass ein Landwirt, der nicht Vertragspartner der Stadt ist, saisonal eine städtische Fläche bewirtschaftet. Ihm gegenüber wäre das Verbot nicht durchzusetzen.

III.

Das Verbot müsste wirksam überwacht werden. Dazu muss Personal und eine Logistik eingerichtet werden, dass Mitarbeiter oder Beauftragte der Stadt unangekündigt Bodenproben entnehmen und diese an Labore zur Begutachtung weiterleiten. Der aktuelle Personalbestand ist nicht ausreichend, um sich dieser Aufgabe zu widmen. Zusätzlich müssen finanziellen Mittel für die Beprobungen bereitgestellt werden.

IV.

Sofern Verstöße festgestellt werden, muss eine zivilrechtliche Sanktion rechtlich zulässig sein (z.B. Vertragsstrafe, Kündigung). Spätestens an dieser Stelle unterliegt die Vertragsklausel einer Prüfung durch Zivilgerichte, wobei auf die Bedenken unter I. verwiesen wird.

V.

Selbst wenn sich der Landwirt einer freiwilligen moralischen Verpflichtung unterwerfen sollte, steht der Einsatz anderer Mittel zu befürchten, deren Auswirkungen hier (noch) nicht bekannt sind.

Roland Methling

Antrag	Datum: 17.09.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Andreas Herzog für den Ortsbeirat Stadtmitte Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des P+R Konzeptes	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
04.10.2018	Finanzausschuss
17.10.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt, die Neufassung der Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bis zur abschließenden Erarbeitung eines zwingend zugehörigen Konzepts zur Weiterentwicklung des P+R Systems zurückzustellen.

Sachverhalt:

Im Mobilitätsplan Zukunft sind die Anpassung der Strategie des Ruhenden Verkehrs sowie die Weiterentwicklung des P+R Konzepts als gleichrangige, kurzfristige und sinnvolle Maßnahmen durch die Bürgerschaft beschlossen worden. Nur im Zusammenspiel aus Anpassung von Gebühren und einem dazugehörigen P+R Konzept sind die erwünschten ökologischen Steuerungseffekte, also eine Verminderung des Kfz-Quell- und Zielverkehrs insbesondere in Stadtmitte möglich. Die sofortige Umsetzung der Gebührenordnung zieht Maßnahmen und Kosten nach sich, denen nur ein überschaubarer haushalterischer Effekt gegenüber steht. Dabei resultieren aus einem echten P+R Konzept erneut notwendige Maßnahmen mithin Doppelausgaben.

Finanzielle Auswirkungen

Die durch die Änderung der Gebührenordnung erwarteten zusätzlichen Erträge entfallen vorerst.

Andreas Herzog
Vorsitzender des Ortsbeirates Mitte

Beschlussvorlage	Datum:	08.02.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Hauptamt Zentrale Steuerung Finanzverwaltungsamt Rechtsamt		
Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.08.2018	Ortsbeirat Südstadt (12)	Vorberatung
11.09.2018	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Dierichshagen (1)	Vorberatung
12.09.2018	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung
18.09.2018	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Vorberatung
19.09.2018	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Vorberatung
19.09.2018	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Vorberatung
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgerschaft beschließt die Parkgebührenordnung für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Anlage).

Beschlussvorschriften:
 § 22 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:
 2009/BV/0618 vom 04.11.2009

Sachverhalt:

Die derzeit geltende Parkgebührenverordnung wurde durch die Bürgerschaft am 04.11.2009 rückwirkend zum 30.06.2009 beschlossen. Mit ihr wurde die abgelaufene

Parkgebührenverordnung vom 22.11.2006 ohne inhaltliche Änderungen wieder in Kraft gesetzt. Das bedeutet, dass sich die Parkgebühren in den letzten 12 Jahren im Gegensatz zu anderen Kosten (z.B. Aufwendungen der Stadtverwaltung zur Bewirtschaftung und Überwachung, Fahrscheine für den ÖPNV) nicht verändert haben.

Die gebührenpflichtige Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes dient in erster Linie verkehrssteuernden Zielen: Im Rahmen der Leitlinien zur Stadtentwicklung hat die Bürgerschaft sich klar für eine Steigerung des Anteils des Umweltverbundes an der Verkehrsmittelwahl positioniert. Die Parkraumbewirtschaftung kann dazu einen nicht unerheblichen Beitrag liefern. Darüber hinaus soll der nur in begrenztem Maße zur Verfügung stehende öffentliche Parkraum im Interesse von Gewerbe, Einzelhandel und Wohnbevölkerung in bestimmten Bereichen möglichst vielen Nutzern zur Verfügung gestellt, der Parksuchverkehr reduziert und unnötige Verkehre vermieden werden. Abhängig von der Entfernung zu stark nachgefragten Zielen sollen die Gebühren dabei gestaffelt und dem „Wert“ des Parkraumes angepasst werden. Die Mehreinnahmen im städtischen Haushalt können dazu dienen, Alternativen zum motorisierten Verkehr zu fördern.

Elektrofahrzeuge, welche entsprechend der geltenden Verordnungen gekennzeichnet sind, sollen grundsätzlich von der Verpflichtung, Parkgebühren zu entrichten, ausgenommen werden. Diese Bevorrechtigung ist gemäß § 3 Abs. 6 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 05.06.2015 möglich, um die Verwendung dieser Fahrzeuge zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Folgende Veränderungen gegenüber der derzeit geltenden Parkgebührenverordnung sind vorgesehen:

- neu: Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen durch Befreiung von entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen von der Gebührenpflicht
- Änderung: stärkere Differenzierung der Tarifzonen durch
 - Einführung einer Zone W für das Zentrum des Ortsteils Seebad Warnemünde mit einer Parkgebühr von 3,- €/h in der Sommersaison (1. Tag Osterferien bis letzter Tag Herbstferien M-V) und 1,- €/h außerhalb der Sommersaison
 - geringfügige Vergrößerung der Ausdehnung der teuersten Zone A in der Innenstadt
 - Erhöhung der Parkgebühren in der Zone B von 1,-/h auf 1,50/h
 - Ausweisung einer weiteren Zone C für besondere Regelungen in den Bereichen Hauptbahnhof, Parkplatz Mühlendamm, Klinikum Schillingallee und auf den Strandparkplätzen
- neu: Regelung zu den Bewirtschaftungszeiten
- neu: Regelung zu Tageskarten
- Änderung: Erhöhung der Tagesgebühr für Busse/Wohnmobile von 10,- € auf 15,- €
- neu: abweichende Regelung für die Dauer von Großveranstaltungen in § 5

Weitere Bevorrechtigungen nach Straßenverkehrsordnung, wie die Befreiung der Bewohner von der Gebührenpflicht in Bewohnerparkgebieten, werden im Zusammenhang mit dem jeweiligen Parkraumkonzept durch die Verkehrsbehörde angeordnet und nicht durch die Parkgebührenordnung geregelt. Die Parkgebührenordnung gilt nicht für private Parkplätze und Parkhäuser, sondern nur auf gewidmeten öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Bewirtschaftungszeiten wurden bisher nicht in der bisher geltenden Parkgebührenverordnung geregelt. Sie sind deshalb derzeit sehr verschieden und unübersichtlich, da sie in verschiedenen Zeiträumen entstanden sind. Im Sinne der Verständlichkeit werden sie in der neuen Parkgebührenordnung vereinheitlicht und den veränderten Ladenöffnungszeiten sowie den besonderen Gegebenheiten der Zonen angepasst.

Erläuterungen zur Zone W:

Die Zone W im Ortsteil Warnemünde umfasst sowohl den in den Leitzielen für das Parkraumkonzept Warnemünde festgesetzten "Ortskern", in welchem die Aufenthaltsqualität Vorrang vor motorisierten Verkehren haben soll und welcher vor extremer Verkehrsbelastung und Parksuchverkehren zu schützen ist sowie auch die direkt daran angrenzenden bebauten Bereiche, welche besonders und fast ausschließlich in der Sommersaison durch Besucherverkehre übermäßig nachgefragt werden, was die Untersuchungen im Rahmen des Parkraumkonzeptes ergeben haben. Aus diesem Grund ist vorgesehen, die Parkgebühren hier in der Sommer- und Wintersaison unterschiedlich zu gestalten und eine Erhöhung auf 3,- €/h innerhalb der Sommersaison vorzunehmen, um insbesondere den Parksuchverkehr von Tagestouristen im Ortskern zu vermeiden und diesen auf die Stellplatzangebote in den Randlagen zu lenken. Hier stehen ca. 3.500 Stellplätze zur Verfügung.

Die Bewirtschaftungszeiten in Zone W sollen in Übereinstimmung mit den teilweise bereits geltenden und zukünftig einheitlich geplanten Bewirtschaftungszeiten auf täglich 8-19 Uhr festgesetzt werden.

Erläuterungen zur Zone A:

Die Zone A im Ortsteil Stadtmitte umfasst den zentralen Bereich der Innenstadt rund um die Fußgängerzone und den Neuen Markt. Die hier nur in sehr begrenzter Anzahl zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätze (derzeit ca. 150, mit Bebauung Glatte Aal und Neuer Markt zukünftig ca. 100) sollen insbesondere für schnelle kurze Erledigungen durch möglichst viele genutzt werden können. Darüber hinaus befinden sich die weitaus größeren Kapazitäten in den Parkhäusern mit ca. 2.800 Stellplätzen.

Die Bewirtschaftungszeiten in Zone A sollen in Übereinstimmung mit den teilweise bereits geltenden und zukünftig einheitlich geplanten Bewirtschaftungszeiten auf täglich 8-19 Uhr festgesetzt werden.

Erläuterungen zur Zone B:

Die Zone B umfasst alle weiteren an die Zone A angrenzenden gebührenpflichtig bewirtschafteten Bereiche der Innenstadt. Die Höhe der Parkgebühr wird hier zukünftig 1,50 €/h betragen, die Bewirtschaftungszeiten werden vereinheitlicht und an die Zone A angepasst (8-19 Uhr). Auf ausgewählten Randparkplätzen soll die Tagesparkgebühr 8,- € betragen.

Erläuterungen zur Zone C:

In der Zone C werden die Parkgebühren auf den stark nachgefragten Parkplätzen im Bereich des Hauptbahnhofes und des Klinikum Schillingallee, den küstennahen Strandparkplätzen sowie dem Parkplatz am Mühlendamm geregelt. Die Bewirtschaftungszeiten werden hier einheitlich auf täglich 8-18 Uhr festgesetzt. Die Parkgebühr beträgt 1,- €/h und 5,- € für einen ganzen Tag.

Erläuterungen zur Zone D:

Die Zone D umfasst das restliche Stadtgebiet. Ist in dieser Zone eine Parkraumbewirtschaftung angeordnet (z.B. derzeit innerhalb eines Bewohnerparkgebietes oder auf Parkplätzen an Verwaltungsgebäuden, u.ä.), beträgt die Gebühr 0,50 €/h oder 3,- €/Tag und wird jeweils werktags von Mo-Fr in der Zeit von 8-18 Uhr erhoben.

Erläuterungen zur Gebühr für Busse und Wohnmobile:

Für Busse und Wohnmobile erhöht sich die Tagesgebühr von 10,- € auf 15,- €. Damit wird berücksichtigt, dass Busse und Wohnmobile einen größeren Stellplatz als Pkw beanspruchen. Zur Förderung des Reisebusverkehrs gegenüber dem Individualverkehr und eines attraktiven Angebotes zum Abstellen von Reisebussen liegt die Gebühr im

Verhältnis zum Platzbedarf und der Anzahl der beförderten Personen jedoch deutlich unter der Gebühr für Pkw.

Erläuterungen zum § 5 Regelung für die Dauer von Großveranstaltungen:

Während der Dauer der Großveranstaltungen Hanse Sail und Weihnachtsmarkt werden regelmäßig öffentliche Stellplätze der Innenstadt durch Sondernutzungen belegt und stehen nicht mehr zur Verfügung. Damit erhöht sich der Druck auf die verbleibenden Parkmöglichkeiten in den angrenzenden Bereichen. Im diesem Zusammenhang verstärkt sich insbesondere auch der Parksuchverkehr in angrenzenden Wohngebieten. Der § 5 legt fest, die Parkgebühr in Zone B für die Dauer der Veranstaltungen gemäß der Gebühr in Zone A zu erhöhen.

Von den Veränderungen gegenüber der derzeit geltenden Parkgebührenverordnung werden 6 Ortsbeiräte direkt betroffen sein (Stadtmitte, KTV, Südstadt, Hansaviertel, Warnemünde, Markgrafenheide/Hohe Düne). Um die Veränderungen vorzustellen und Betroffenheiten zu erläutern, wurde ein erster Entwurf der neuen Gebührenordnung Vertretern aus den betroffenen Ortsbeiräten und Ortsämtern bereits am 7. Juli 2016 vorgestellt und diskutiert. Eine weitere gemeinsame Information aller Ortsbeiräte wird vor Beschlussfassung stattfinden.

Finanzielle Auswirkungen:

Mit der Überarbeitung der Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hansestadt Rostock und damit der Anpassung der Parkgebühren werden zusätzliche Erträge/Einzahlungen in Höhe von jährlich ca. 250,- TEUR erwartet.

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: ja – Maßnahme 2017/2.01

Roland Methling

Anlage/n:

Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren + 3 Pläne

Entwurf

Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)

Aufgrund des § 6 a, Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3202), des § 1 der Landesverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zur Festsetzung von Parkgebühren vom 8. Juli 2010 (GVOBl. M-V S. 4080) sowie des § 3, Abs. 6 des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898) wird nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft am ... folgende Parkgebührenordnung erlassen:

§ 1 Geltungsbereich

Für das Parken auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen im Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock werden, soweit die Parkflächen mit Parkscheinautomaten oder anderen Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit ausgestattet sind, Parkgebühren nach Maßgabe dieser Parkgebührenordnung in den festgelegten Zeiten erhoben.

§ 2 Entstehung und Fälligkeit der Gebühr, Gebührenbefreiung

- (1) Die Gebühr wird fällig mit dem Parken eines Fahrzeugs auf den verkehrsrechtlich angeordneten Parkplätzen gemäß § 1 zu den festgelegten Zeiten.
- (2) Von der Gebührenpflicht befreit sind elektrisch betriebene Fahrzeuge, welche nach § 9 a Abs. 2 (E-Kennzeichen) oder nach Abs. 4 (blaue Plakette) der Fahrzeugzulassungsverordnung gekennzeichnet sind.

§ 3 Gebührenschuldner

Gebührenschildner ist, wer ein Fahrzeug auf den verkehrsrechtlich angeordneten Parkplätzen gemäß § 1 parkt.

§ 4 Gebühren und Zeiten

- (1) Das Stadtgebiet wird in die Zonen W, A, B, C und D aufgeteilt. Als schematische Übersicht sind die Zonen W, A, B, C und D in den Anlagen 1, 2 und 3 dargestellt. Die Anlagen sind Bestandteil der Parkgebührenordnung.

Entwurf

(2) Die Höhe der Parkgebühren beträgt für **Pkw**:

Zone W			
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde
Ortsteil Seebad Warnemünde	begrenzt durch Seepromenade, Am Strom, Am Bahnhof, Zum Zollamt, Lortzingstr., An der Stadtautobahn, Fr.-Barnewitz-Str., Wiesenweg, Weidenweg, Parkstraße	Sommersaison (1. Tag Osterferien bis letzter Tag Herbstferien M-V) täglich 8 - 19 Uhr	3,00 EUR (Mindestgebühr 1,00 €)
		außerhalb Sommersaison täglich 8 - 19 Uhr	1,00 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)

Zone A			
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde
Ortsteil Stadtmitte	begrenzt durch Lange Straße, Parkplatz An der Hege, Große Wasserstraße, Steinstraße, Wallstraße, Wallanlagen	täglich 8 - 19 Uhr	2,00 EUR (Mindestgebühr 1,00 €)

Zone B				
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde	Gebühren/Tag (auf Parkflächen ohne Parkdauerbeschränkung)
Ortsteile Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Stadtmitte	begrenzt durch Stadthafen, Warnow, Mühlendamm, E.-Barlach-Str., R.-Wagner-Str., Augustenstr., Am Vögenteich, St.-Georg-Str., Feldstr., A.-Bernhard-Str., Neubramowstr., Margaretenstr., Doberaner Str., Friedrichstr.	täglich 8 - 19 Uhr	1,50 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)	8,00 EUR

Entwurf

Zone C				
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/ Stunde	Gebühren/Tag (auf Parkflächen ohne Parkdauerbeschränkung)
Ortsteil Hohe Düne	Parkplatz An der See	täglich 8 - 18 Uhr	1,00 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)	5,00 EUR
Ortsteil Diedrichshagen	Parkplatz Wilhelmshöhe Parkplatz Strand West (Doberaner Landstr.)			
Ortsteil Stadtmitte	begrenzt durch K.-Adenauer-Platz, R.-Luxemburg-Str., Fr.-Engels-Platz, Blücherstr., Schwaaner Landstr., Herweghstr. Parkplatz am Mühlen- damm gegenüber Flussbad			
Ortsteil Südstadt	Parkplätze Haupt- bahnhof Süd			
Ortsteil Hansaviertel	begrenzt durch Schillingallee, Dethardingstr., Thünenstr., E.-Heydemann-Str.			

Zone D			
Beschreibung	Zeiten	Gebühren/ Stunde	Gebühren/Tag (auf Parkflächen ohne Parkdauerbeschränkung)
alle übrigen Bereiche des Stadtgebietes	werktags Montag - Freitag 8 - 18 Uhr	0,50 EUR (Mindestgebühr 0,20 €)	3,00 EUR

(3) Die Höhe der Parkgebühren beträgt für **Lkw, Busse und Wohnmobile im gesamten Stadtgebiet** 5,00 EUR/Stunde, 15,00 EUR/Tag.

(4) Die Bewirtschaftungszeiten richten sich nach der Zoneneinteilung für Pkw.

Entwurf

§ 5 Besondere Bestimmungen für Großveranstaltungen

Für die Dauer der Großveranstaltungen „Hanse Sail“ und „Weihnachtsmarkt“ werden in der gesamten Zone B Gebühren/Stunde entsprechend Zone A erhoben.

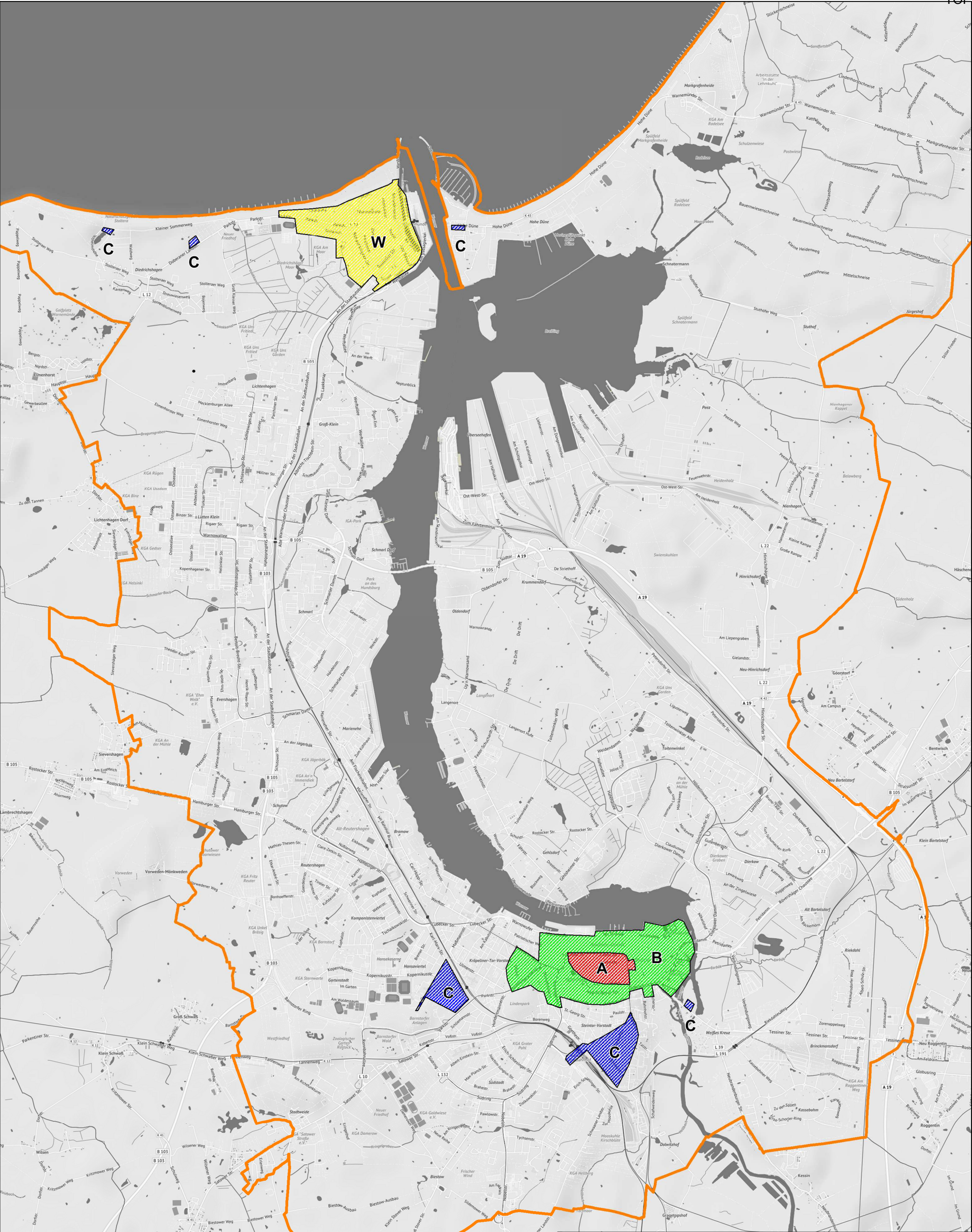
§ 6 Schlussbestimmungen

- (1) Die Parkgebührenordnung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.
- (2) Gleichzeitig tritt die Stadtverordnung zur Erhebung von Parkgebühren in der Hansestadt Rostock (Parkgebührenverordnung) vom 9. November 2009 (veröffentlicht im Amts- und Mitteilungsblatt der Hansestadt Rostock Nr. 24 vom 18. November 2009) außer Kraft.

Rostock,

Roland Methling
Oberbürgermeister

Anlagen
1 - Übersicht Zonen Stadtgebiet
2 - Detail Zonen Rostock Nord
3 - Detail Zonen Rostock Mitte



Zone W	
Zone A	
Zone B	
Zone C	
Zone D	

Anlage 1 zur Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)

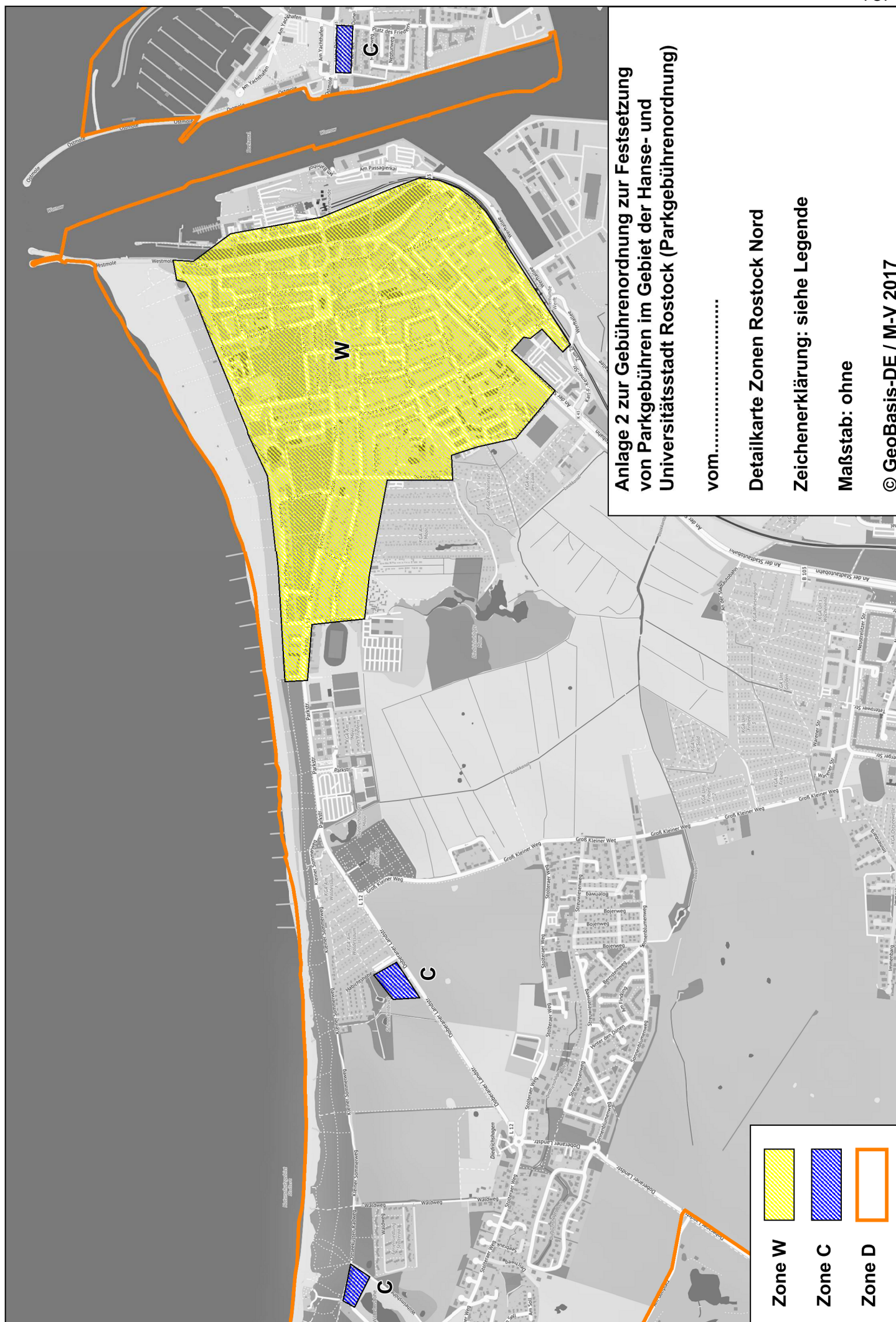
vom.....

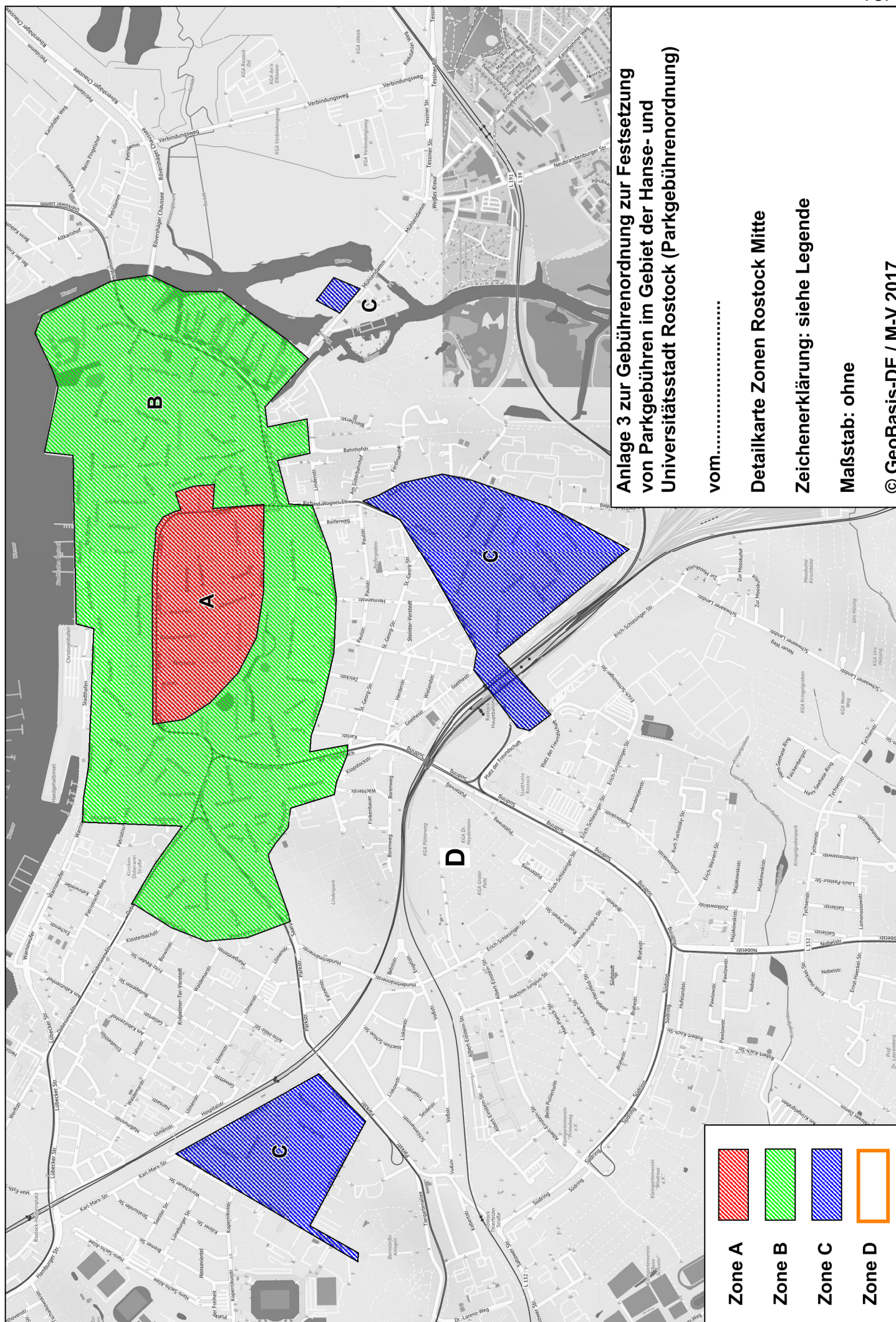
Übersichtskarte Zonen Stadtgebiet

Zeichenerklärung: siehe Legende

Maßstab: ohne

© GeoBasis-DE / M-V 2017





Änderungsantrag	Datum: 12.09.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
04.10.2018	Finanzausschuss
17.10.2018	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Vorberatung
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Anlage wird in **§ 4 Gebühren und Zeiten** wie folgt geändert (**Änderungen fett**):

Zone W			
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde
Ortsteil Seebad Warnemünde	begrenzt durch Seepromenade, Am Strom, Am Bahnhof, Zum Zollamt, Lortzingstr., An der Stadtautobahn, Fr.- Barnewitz-Str., Wiesenweg, Weidenweg, Parkstraße	Sommersaison (1. Tag Osterferien bis letzter Tag Herbstferien M-V) täglich 8 - 19 Uhr	2,00 EUR (Mindestgebühr 1,00 €)
		außerhalb Sommersaison täglich 8 - 19 Uhr	1,00 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)

Begründung:

Der Stundensatz im Bereich Zone W (Warnemünde) soll 2,00 Euro betragen.

Mit 3,00 Euro würde der Höchstsatz an Parkgebühren in Deutschland erreicht. Das ist nicht angemessen.

Ein Grund, warum der Höchstsatz in Warnemünde 50% höher sein soll als in der

Innenstadt ist nicht erkennbar. Zwar ist die Zahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze in Warnemünde möglicherweise zumindest in der Hauptsaison noch begrenzter als in der Innenstadt, andererseits gibt es im Ortskern von Warnemünde im Gegensatz zur Innenstadt keine privaten Parkhäuser.

gez. Alexander Prectel
Ortsbeiratsvorsitzender

Änderungsantrag	Datum: 12.09.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Alexander Prechtel (für den Ortsbeirats Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
04.10.2018	Finanzausschuss
17.10.2018	Bürgerschaft
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Anlage wird in **§ 4 Gebühren und Stunde** wie folgt geändert (**Änderungen fett**):

Zone W			
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde
Ortsteil Seebad Warnemünde	begrenzt durch Seepromenade, Am Strom, Am Bahnhof, Zum Zollamt, Lortzingstr., An der Stadtautobahn, Fr.- Barnewitz-Str., Wiesenweg, Weidenweg, Parkstraße	Sommersaison (1. Tag Osterferien bis letzter Tag Herbstferien M-V) täglich 8 - 19 Uhr	3,00 EUR (Mindestgebühr 1,00 €) Tageshöchstsatz 20,00 €
		außerhalb Sommersaison täglich 8 - 19 Uhr	1,00 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)

Begründung:

In der Zone W soll ein Tageshöchstsatz festgesetzt werden, der 20,00 Euro beträgt. Die im vorliegenden Entwurf vorgesehene Regelung fordert zum Rechtsbruch auf. Nach Nr. 63 des Bußgeldkataloges beträgt der gesetzliche Höchstsatz (über 3 Stunden) nämlich 30,00 Euro. Das bedeutet, dass die bewusste Missachtung der Parkgebühr für einen vollen Tag kostengünstiger ist als die Zahlung der ordnungsgemäßen Parkgebühr, die 33,00 Euro betragen würde.

gez. Alexander Prechtel

Vorsitzender

Änderungsantrag	Datum: 12.09.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	
Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
04.10.2018	Finanzausschuss
17.10.2018	Bürgerschaft
	Vorberatung
	Vorberatung
	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Anlage wird in **§ 4 Gebühren und Zeiten** wie folgt geändert (**Änderung fett**):

Zone W			
	Beschreibung	Zeiten	Gebühren/Stunde
Ortsteil Seebad Warnemünde	begrenzt durch Seepromenade, Am Strom, Am Bahnhof, Zum Zollamt, Lortzingstr., An der Stadtautobahn, Fr.- Barnewitz-Str., Wiesenweg, Weidenweg, Parkstraße	Sommersaison (1. Tag Osterferien bis letzter Tag Herbstferien M-V) (Erster Ferientag der Osterferien bis zum letzten Ferientag der Herbstferien in einem deutschen Bundesland) täglich 8 - 19 Uhr	3,00 EUR (Mindestgebühr 1,00 €)
		außerhalb Sommersaison täglich 8 - 19 Uhr	1,00 EUR (Mindestgebühr 0,50 €)

Der Saisonbegriff soll an den in Warnemünde praktizierten Saisonbegriff angepasst werden.

(Erster Ferientag der Osterferien bis letzter Ferientag der Herbstferien in einem deutschen Bundesland)

Begründung:

Der Saisonbegriff sollte vereinfacht werden, um Verwirrungen bei den Urlaubern zu vermeiden. Diese kommen zu einem großen Teil aus anderen Bundesländern.

gez. Alexander Prectel
Ortsbeiratsvorsitzender

Änderungsantrag Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Datum: 12.09.2018															
Alexander Prechtel (für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen) Gebührenordnung zur Festsetzung von Parkgebühren im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Parkgebührenordnung)																
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26.09.2018</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>27.09.2018</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>04.10.2018</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>17.10.2018</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung	27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung	04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung	17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung														
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung														
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung														
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung														

Beschlussvorschlag:

Die Beschlussvorlage/Anlage wird um folgende Regelung im Ortsteil Warnemünde ergänzt:

Auf den Parkplätzen auf dem Kirchenplatz und ggf. in der Mühlenstraße wird als Pilotprojekt die sogenannte Brötchentaste eingerichtet.
 Dort soll für kurze Einkäufe (15 Minuten) eine ermäßigte Parkgebühr in Höhe von 0,20 Euro erhoben werden.

Begründung:

Gerade die Einwohner von Diedrichshagen sind auf die Versorgung in Warnemünde angewiesen. Aufgrund der Entfernung müssen sie hierzu das Kraftfahrzeug nutzen. Diesen Bürgern abzuverlangen, dass sie mehr Geld für das Parkticket ausgeben als möglicherweise für den Frühstückseinkauf, ist nicht zu vermitteln. Dasselbe gilt für Urlauber, die sich als Selbstversorger in Ferienwohnungen aufhalten. Diese Regelung hat sich in anderen Städten bewährt (z.B. Eckernförde). Sie sollte deshalb auch in Warnemünde zumindest ausprobiert werden.

gez. Alexander Prechtel
 Ortsbeiratsvorsitzender

Beschlussvorlage	Datum:	23.07.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Stadtamt	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Finanzverwaltungsamt Rechnungsprüfungsamt Zentrale Steuerung Amt für Verkehrsanlagen Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Umweltschutz Ortsamt West		

Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
19.09.2018	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Vorberatung
19.09.2018	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Vorberatung
20.09.2018	Ortsbeirat Toitenwinkel (18)	Vorberatung
25.09.2018	Ortsbeirat Lichtenhagen (3)	Vorberatung
25.09.2018	Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19)	Vorberatung
26.09.2018	Ortsbeirat Biestow (13)	Vorberatung
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
02.10.2018	Ortsbeirat Schmarl (7)	Vorberatung
02.10.2018	Ortsbeirat Brinckmansdorf (15)	Vorberatung
02.10.2018	Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17)	Vorberatung
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
04.10.2018	Ortsbeirat Lütten Klein (5)	Vorberatung
04.10.2018	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Vorberatung
04.10.2018	Ortsbeirat Südstadt (12)	Vorberatung
09.10.2018	Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Dierichshagen (1)	Vorberatung
09.10.2018	Ortsbeirat Evershagen (6)	Vorberatung
09.10.2018	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Vorberatung
09.10.2018	Ortsbeirat Dierkow-Neu (16)	Vorberatung
10.10.2018	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Vorberatung
16.10.2018	Ortsbeirat Groß Klein (4)	Vorberatung
16.10.2018	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Richtlinie zum Budget der Ortsteilvertretungen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Anlage).

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 8 Kommunalverfassung M-V

§ 3 Ortsbeiratssatzung

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 2017/AN/3215 der Bürgerschaft vom 31.01.2018

Sachverhalt:

Der Oberbürgermeister wurde mit dem Beschluss des o. g. Antrages beauftragt, einen Vorschlag für die Einführung eines Budgets für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt ab dem 01.01.2019 zu erarbeiten und der Bürgerschaft zum Beschluss vorzulegen.

Mit dieser Vorlage wird die Richtlinie zur Beschlussfassung vorgelegt.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass nicht ausgeschöpfte Mittel aus dem Zuwendungsbescheid zurück zu geben sind und keine Übertragung in das nächste Haushaltsjahr erfolgt.

Die Ortsbeiräte erhalten eine noch zu erarbeitende Anleitung zur Handhabung der Richtlinie.

Über die Richtlinie und die Anleitung werden die Ortsbeiräte in einer Veranstaltung am 13.09.2018 informiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Als Anlage werden die in den Haushaltsplanentwurf 2018-2021 eingearbeiteten Budgets der Ortsbeiräte übergeben.

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:
kein Bezug

in Vertretung

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung
und Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlage/n:

- Richtlinie zum Budget der Ortsbeiräte (Ortsteilvertretungen) in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock + Anlage 1 und Anlage 2
- Haushaltsplanentwurf 2018-2021 der HRO

Richtlinie zum Budget der Ortsbeiräte (Ortsteilvertretungen) in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO)

1 Rechtliche Grundlagen

Gemäß § 46 Absatz 7 Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (M-V) kann die Gemeindevertretung Mittel im Haushalt ausweisen, über deren Verwendung für kleinere ortsteilbezogene Maßnahmen die Ortsteilvertretung entscheidet. In der Schweriner Kommentierung der Kommunalverfassung für das Land M-V wird dazu wie folgt ausgeführt: Die finanzielle Eigenverantwortung der Ortsteilvertretungen bleibt auf Maßnahmen beschränkt, die nur innerhalb des Ortsteiles wirken. Die Grenze liegt dort, wo die Haushaltsautonomie der direkt gewählten Gemeindevertreter beeinträchtigt wird. Die konkrete Ausgestaltung des unbestimmten Rechtsbegriffs „kleinere Maßnahmen“ obliegt der Gemeindevertretung. Die Maßnahmen müssen aber eine im Vergleich zum Gesamthaushalt der Gemeinde untergeordnete Bedeutung haben. Im Übrigen gilt hinsichtlich der Mittel für kleinere ortsteilbezogene Maßnahmen das gemeindliche Haushaltsrecht unbeschränkt. Ausnahmen sieht die Kommunalverfassung für das Land M-V nicht vor.

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat in § 14 Abs. 4 der Hauptsatzung festgelegt, dass weitere Aufgaben, Rechte und Pflichten in der Satzung für Ortsbeiräte geregelt werden. In der Satzung für Ortsbeiräte der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Ortsbeiratssatzung) wird im § 3 Abs. 5 und 6 von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die Bereitstellung von Ortsbeiratbudgets gilt als freiwillige Leistung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Diese Richtlinie gibt den Ortsbeiräten im Rahmen der Gesetzes-, Hauptsatzungs- sowie Ortsbeiratssatzungsvorgaben Hinweise zu Detailfragen des Verfahrens.

2 Budgethöhe

Die jeweilige Budgethöhe eines Ortsbeirates basiert auf einem Grundbetrag und einer Einwohnerkomponente. Als Einwohner eines Ortsbeiratsbereichs zählen die zum Stichtag (30.06. des Vorjahres) mit Hauptwohnsitz gemeldeten Einwohner entsprechend der zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung aktuellsten amtlichen, ortsbereichsbezogenen Einwohnerstatistik der HRO. Die Summe aus Grundbetrag und Einwohnerkomponente wird auf volle 100 EUR aufgerundet. Die aufgerundete Summe ergibt das jeweilige Ortsbeiratsbudget. Der Grundbetrag beträgt 3.000 EUR/Ortsbeiratsbereich pro Haushaltsjahr. Die Einwohnerpauschale beträgt 0,50 EUR je Einwohner pro Haushaltsjahr. Die Festlegungen erfolgen jeweils im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanes.

3 Verwendung der Mittel

Das Ortsbeiratsbudget ist auf die Verwendung für kleinere ortsteilbezogene Maßnahmen beschränkt. Eine einzelne Maßnahme sollte 3.000 EUR nicht übersteigen und im gleichen Haushaltsjahr umsetzbar sein.

Kleinere ortsteilbezogene Maßnahmen können insbesondere sein:

1. die ergänzende Ausstattung und Benutzung der in der im Ortsbeiratsbereich gelegenen öffentlichen Einrichtungen,
2. die Förderung von Vereinen, Verbänden und sonstigen Vereinigungen im Ortsteil, außer extremistischen Vereinen, Verbänden und sonstigen Vereinigungen im Ortsteil,
3. die Förderung und Durchführung von Veranstaltungen der Heimatpflege, des Brauchtums in dem Ortsbeiratsbereich und sonstigen Ortsteilfesten,
4. die Pflege vorhandener Patenschaften und Partnerschaften,
5. die Information, Dokumentation und Präsentation in Ortsbereichsangelegenheiten.

4 Kommunikation zwischen Ortsbeiräten und Stadtverwaltung

Für die Kommunikation (z.B. Beratung, Abstimmungen, Rückfragen, Zuarbeiten) zwischen der Stadtverwaltung und den Ortsbeiräten fungiert das Ortsamt als Ansprechpartner und Schnittstelle. Innerhalb der Stadtverwaltung ist der Dienstweg zu wahren.

5 Maßnahmevorschläge, Einwohnerbeteiligung, Beratung

Jeder Ortsbeirat entscheidet eigenverantwortlich darüber, wie die Einwohner des Ortsbeiratsbereiches einbezogen und wie Maßnahmevorschläge, Anregungen und Ideen gemeldet, gesammelt und ausgewählt werden. Über eine Maßnahme, die einer Vorberatung mit der Verwaltung bedarf, sollte der Ortsbeirat erst nach Vorliegen des Beratungsergebnisses entscheiden. Der Beratungsbedarf ist vom Ortsbeirat über das Ortsamt an den zuständigen Senatsbereich zu richten. Das Ergebnis der Vorberatung sollte in der Regel bis zur nächsten Ortsbeiratssitzung vorliegen.

6 Entscheidungsfindung

Die Ortsbeiräte treffen die Entscheidungen über die Verwendung ihrer Mittel im Rahmen ihrer regulären Sitzungstätigkeit. Über das Abstimmungsergebnis informiert der Ortsbeirat über das Ortsamt als geschäftsführende Stelle die Antragsteller. Die Regelungen der Kommunalverfassung zur Abstimmungsfähigkeit, Beschlussfassung, zu Mitwirkungsverboten und zum Widerspruch gegen Beschlüsse gelten analog.

7 Umsetzung von Maßnahmen durch die Verwaltung

Die Entscheidung der Ortsbeiräte zur Verwendung des Ortsbeiratsbudgets für Maßnahmen ist, nach dem Vorliegen des gemeinsamen Beratungsergebnisses zwischen Ortsbeirat und Verwaltung, über das zuständige Fachamt dem/der zuständigen Senator/in zuzuleiten. Der/die zuständige Senator/in verfügt über die Umsetzung der Maßnahme innerhalb der Stadtverwaltung.

Für die haushalterische Umsetzung investiver Maßnahmen wurden die einzelnen Produktkonten des Ortsbeiratsbudgets 11105.74190101 bis 11105.74190119 sowie 11105.74190199 durch Haushaltsvermerk für einseitig deckungsfähig erklärt. Gemäß § 14 Absatz 4 der GemHVO-Doppik werden Ansätze von ordentlichen Auszahlungen zu Gunsten von Auszahlungen aus Investitionstätigkeit desselben Teilfinanzhaushaltes durch Haushaltsvermerk für einseitig deckungsfähig erklärt.

Die Investitionen können somit unterjährig beim Teilhaushalt 32 im Produkt 11105 verbucht werden. Nach Abschluss der Investitionen erfolgt eine Umbuchung in das Anlagevermögen des zuständigen Fachamtes.

8 Zuwendungen des Ortsbeirates für Maßnahmen Dritter

Soweit Ortsbeiratsentscheidungen Zuwendungen an Dritte beinhalten, hat der/die Dritte einen Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung gemäß Anlage 1 zu stellen.

Der Ortsbeirat ist zuständig für die Prüfung und Entscheidung des Antrages.

Ihm obliegt die Pflicht, das öffentliche Interesse zu beurteilen. Die Zuwendungen an Dritte müssen dem Allgemeinwohl dienen.

Das Ergebnis der Entscheidung ist mit dem Antrag an das Stadtamt weiterzuleiten.

Das Stadtamt bearbeitet gemäß der Geschäftsanweisung für die Gewährung von Zuwendungen an außerhalb der Stadtverwaltung stehende Stellen den Zuwendungsantrag und erlässt den Zuwendungsbescheid, gegebenenfalls vorbehaltlich eines rechtskräftigen Haushaltes.

Nach Erfüllung des Zuwendungszwecks hat der/die Zuwendungsempfänger/in einen vereinfachten Verwendungsnachweis gemäß Anlage 2 zu erstellen.

Der/die Ortsbeiratsvorsitzende ist zuständig für die Prüfung des einfachen Verwendungsnachweises.

Das Ergebnis der Prüfung ist mit dem Verwendungsnachweis zur abschließenden Bearbeitung an das Stadtamt weiterzuleiten.

9 Zuwendungen für Maßnahmen des Ortsbeirates

Für einzelne Maßnahmen kann der Ortsbeirat Zuwendungen aus dem Ortsbeiratsbudget bis zu einem Betrag in Höhe von 500 EUR erhalten um damit eigenverantwortlich Auszahlungen zu leisten. Empfänger der Zuwendung ist der/die Ortsbeiratsvorsitzende. Die Auszahlung der Gesamtzuwendung ist beim Stadtamt auf der Grundlage der entsprechenden Ortsbeiratsentscheidung zu beantragen. Ein entsprechendes Antragsformular wird zur Verfügung gestellt. Die Verwendung der Zuwendung muss nachgewiesen werden (Kassenbon, Rechnung).

10 Haushaltsrechtliche Regelungen

Die Bestimmungen der Gemeindehaushaltsverordnung Doppik M-V gelten.

11 Inkrafttreten

Die Richtlinie tritt am in Kraft.

Datum, Unterschrift des Oberbürgermeisters

Anlage 1: Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

Name und Anschrift der Antragstellerin/des Antragstellers

.....

Angaben der Antragstellerin oder des Antragstellers

Auskunft erteilt:

Tel.-Nr.:

Bankverbindung :

IBAN:

Kreditinstitut:

BIC:

Empfänger/Empfängerin

Ortsbeirat

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Der Oberbürgermeister

.....

Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

Ich/Wir beantrage(n) die Bewilligung einer Zuwendung von EUR

Die Zuwendung soll folgendem Zweck* dienen:

.....

1. Titel der Maßnahme/Projekt

2. Träger der Maßnahme/Projekt (Wir möchten gerne wissen, wer Sie sind und welche Erfahrungen Sie haben.)

3. Kurzbeschreibung der Maßnahme**3.1. Was? (...wird durchgeführt?)**

* Der Zweck muss eindeutig und ausführlich bezeichnet werden. Allgemeine Ausdrücke wie "Förderung der Kultur oder des Sportes" usw. genügen nicht. Ergänzende Erläuterungen zu Umfang, Qualität und Zielsetzung der geplanten Maßnahmen sind auszuführen.

Anlage 1: Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

3.2. Wann? (geplanter Beginn, Dauer der Maßnahme?)

3.3. Wo? (... findet die Maßnahme statt?)

3.4. Für wen? (Welche Zielgruppen sind von der Maßnahme direkt und mittelbar betroffen?)

3.5. Mit wem? (Wer unterstützt die Durchführung der Maßnahme, welche Zuarbeiten werden von diesem erbracht?)

4. Zielstellung

(Was soll mit der Maßnahme erreicht werden? Welchen Bezug gibt es zum Stadtteil?)

Anlage 1: Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

5. Kosten- und Finanzierungsplan

Einnahmen (ohne Zuschuss aus Ortsbeiratsbudget)	Gesamt- einnahmen (Bruttobetrag in €)
aus Teilnehmerbeiträgen (Eintritt, Teilnahmegebühr,...)	
Eigenmittel des Antragstellers	
Zuschüsse der öffentlichen Hand (Bund, Land, Kommune)	
Sonstige Einnahmen (Spenden, Sponsoren u. a.)	
Summe voraussichtlicher Einnahmen	

Ausgaben	Gesamt- ausgaben (Bruttobetrag in €)	davon Zuwendung aus Ortsbeiratsbudget
Investive Kosten (Geräte, Ausstattung, Einrichtung) Bei Anschaffungen im Wert über 200 € sind 3 vergleichbare Angebote beizufügen.		
Personalkosten (Honorare, Aufwandsentschädigungen,...)		
Sachkosten (Materialien, Fahrtkosten, Bewirtung,...)		
Sonstige Kosten (GEMA, Versicherungen, Leihgebühren...)		
Summe voraussichtlicher Ausgaben		

Fehlbedarf (Ausgaben - Einnahmen)	
--	--

Beantragte Zuwendung aus dem Ortsbeiratsbudget	
---	--

Diese drei
Summen
müssen
gleich
sein!

Anlage 1: Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

6. ☐ Es besteht eine rechtsverbindliche Erklärung darüber, dass eine Vorsteuerabzugsberechtigung nach § 15 UStG vorliegt.

Wenn ja, sind die sich daraus ergebenden Vorteile besonders auszuweisen und von den Ausgaben abzusetzen.

☐ Es besteht kein Anspruch auf Vorsteuerabzug.

7. ☐ Hiermit wird erklärt, dass unser/e Verein, Initiative, Verband, sonstige Personengruppe keine extremistische Vereinigung ist.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der vorstehenden Angaben sowie aller beigefügten Anlagen wird versichert.

Ferner wird erklärt, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und auch nicht vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides begonnen wird; ggf. wird ein vorzeitiger Maßnahmebeginn beantragt.

Nicht ausgeschöpfte Mittel aus dem Zuwendungsbescheid sind zurück zu geben.

Ort und Datum

.....

Vorname, Name der Antragstellerin oder des Antragstellers

.....

Rechtsverbindliche Unterschrift der Antragstellerin oder des Antragstellers

.....

Entscheidung durch Ortsbeiratsvorsitzende/r

Ort und Datum

.....

Vorname, Name Ortsbeiratsvorsitzende/r

.....

Rechtsverbindliche Unterschrift Ortsbeiratsvorsitzende/r

.....

☐ **genehmigt**

☐ **nicht genehmigt**

Begründung:

Anlage 1: Antrag auf Bewilligung einer Zuwendung

Hinweise zur Datenschutzgrundverordnung

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock kommt ihrer Verpflichtung zum Schutz personenbezogener Daten nach den gesetzlichen Bestimmungen umfassend nach. Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten erhalten Sie von Ihrem jeweiligen fachlichen Ansprechpartner oder entnehmen diese bitte den allgemeinen Informationsschreiben der zuständigen Ämter im Internetauftritt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Der Zuwendende willigt ein, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zur Erhebung, Nutzung und Speicherung der folgenden Informationen berechtigt ist:

- Name des Zuwendenden,
- Höhe der Zuwendung und ggf. Beschreibung der Zuwendung (bei Sach- und Dienstleistungen),
- ggf. bestehende Zweckbindungen und weitere Hinweise zur Verwendung der Zuwendung.

Der Zuwendende willigt ferner ein, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock die vorstehend genannten Daten zu statistischen Zwecken sowie zur Erfüllung ihrer Informationspflichten gegenüber der Rechtsaufsichtsbehörde und für die erforderlichen Gremienbeschlüsse zur Annahme der Zuwendung bekannt geben darf.

Anlage 2: Einfacher Verwendungsnachweis

Name und Anschrift Zuwendungsempfänger/in

.....

.....

.....

.....

.....

Empfängerin

Ortsbeirat

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Der Oberbürgermeister

.....

.....

.....

**Einfacher Verwendungsnachweis**

Zuwendungsbescheid Nr.: vom

Zuwendungszweck

.....

Zuwendungsgeberin

.....

Zuwendungsempfänger/in

.....

Betrag der Zuwendung in EUR

.....

Angaben über bewilligte sonstige Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln nach Verwendungszweck, Geldgeber, Betrag und Finanzierungsart:

Anlage 2: Einfacher Verwendungsnachweis

1. Sachbericht (Darstellung der durchgeführten Maßnahme, u. a. Beginn, Maßnahmedauer, Abschluss, Erfolg und Auswirkungen der Maßnahme, etwaige Abweichungen von dem Zuwendungsbescheid zu Grunde liegenden Kosten- und Finanzierungsplan)
 Bericht hier eingeben oder als Anlage beifügen

2. Zahlenmäßiger Nachweis

Zahlenmäßiger Nachweis entsprechend der Gliederung des verbindlichen Kosten und Finanzierungsplanes gemäß Antrage:

Kosten- und Finanzierungsplan	Einnahme in EUR	Ausgabe in EUR	Vermerke

Summe der Einnahmen EUR

Summe der Ausgaben EUR

Einsparungen EUR

Mehrausgaben EUR

Die Richtigkeit der Eintragungen und des Abschlusses wird hiermit bescheinigt. Es wird bestätigt, dass die Ausgaben notwendig waren, dass wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben mit den Büchern bzw. Belegen übereinstimmen.

Ort und Datum

.....

Vorname, Name Zuwendungsempfänger/in

Rechtsverbindliche Unterschrift Zuwendungsempfänger/in

.....

.....

Prüfung durch Ortsbeiratsvorsitzende/r

Ort und Datum

.....

Vorname, Name Ortsbeiratsvorsitzende/r

Rechtsverbindliche Unterschrift Ortsbeiratsvorsitzende/r

.....

.....

☐

bestätigt

☐

nicht bestätigt

Begründung:

Anlage

Konto	Produkt 11105 Ortsbeiträge	EW per 30.06.2017	Grundbetrag	EW-bezogener Betrag	Gesamtbudget	HH-Ansatz pro Jahr 2019-2021
54190101	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Warmumkle	7.989	3.000,00 €	3.994,50 €	6.994,50 €	7.000,00 €
54190102	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Rostock-Heide	1.590	3.000,00 €	795,00 €	3.795,00 €	3.800,00 €
54190103	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Lichtenhagen	14.281	3.000,00 €	7.140,50 €	10.140,50 €	10.200,00 €
54190104	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Groß Klein	13.352	3.000,00 €	6.676,00 €	9.676,00 €	9.700,00 €
54190105	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Lütten Klein	17.076	3.000,00 €	8.538,00 €	11.538,00 €	11.600,00 €
54190106	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Evershagen	16.686	3.000,00 €	8.343,00 €	11.343,00 €	11.400,00 €
54190107	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Schmarl	8.728	3.000,00 €	4.364,00 €	7.364,00 €	7.400,00 €
54190108	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Reutershagen	17.974	3.000,00 €	8.987,00 €	11.987,00 €	12.000,00 €
54190109	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Hansaviertel	8.396	3.000,00 €	4.198,00 €	7.198,00 €	7.200,00 €
54190110	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Gartenstadt/Stadtwende	3.285	3.000,00 €	1.642,50 €	4.642,50 €	4.700,00 €
54190111	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Kröppeliner-Tor-Vorstadt	19.332	3.000,00 €	9.666,00 €	12.666,00 €	12.700,00 €
54190112	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Südstadt	15.012	3.000,00 €	7.506,00 €	10.506,00 €	10.600,00 €
54190113	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Bieslow	2.778	3.000,00 €	1.389,00 €	4.389,00 €	4.400,00 €
54190114	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Stadtmitte	19.909	3.000,00 €	9.954,50 €	12.954,50 €	13.000,00 €
54190115	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Brinckmansdorf	8.285	3.000,00 €	4.142,50 €	7.142,50 €	7.200,00 €
54190116	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Dierkow - Neu	10.858	3.000,00 €	5.429,00 €	8.429,00 €	8.500,00 €
54190117	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Dierkow - Ost/West	2.203	3.000,00 €	1.101,50 €	4.101,50 €	4.200,00 €
54190118	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Tollenwinkel	13.978	3.000,00 €	6.989,00 €	9.989,00 €	10.000,00 €
54190119	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - Gehlsdorf/Rostock Ost	5.849	3.000,00 €	2.924,50 €	5.924,50 €	6.000,00 €
54190199	Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke - allgemein	2.439		1.219,50 €	1.219,50 €	1.300,00 €
	Summe	210.000		162.000,00 €	162.000,00 €	162.900,00 €

Änderungsantrag Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Datum: 20.09.2018	
Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt in Pkt. 9 Satz 2 zu streichen.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich

Anette Niemeyer
 Vorsitzende des Ortsbeirates Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Änderungsantrag Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Datum: 20.09.2018	
Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt in Pkt. 8 Satz 5 den Wortlaut: „ gegebenenfalls vorbehaltlich eines rechtskräftigen Haushaltes“ zu streichen.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anette Niemeyer
Vorsitzende des Ortsbeirates Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Änderungsantrag Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	Datum: 20.09.2018	
Anette Niemeyer für den Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt Richtlinie zum Budget für Ortsbeiräte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
04.10.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt in der Anlage 1 zur Richtlinie den Punkt 7 zu streichen.

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

Anette Niemeyer
 Vorsitzende des Ortsbeirates Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Beschlussvorlage	Datum:	06.08.2018
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Hauptamt Finanzverwaltungsamt Bauamt Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen Gesundheitsamt Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Verkehrsanlagen Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege		
Maßnahmenkonzepte für den "Lärmaktionsplan der Stufe III für den Ballungsraum Hanse- und Universitätsstadt Rostock"		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.09.2018	Finanzausschuss	Vorberatung
27.09.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
17.10.2018	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Maßnahmenkonzepte zum "Lärmaktionsplan der Stufe III für den Ballungsraum Hanse- und Universitätsstadt Rostock" zur Minderung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Straßenbahnverkehr und Schienenwege der Deutschen Bahn sowie zum Schutz der „Ruhigen Gebiete“ (entsprechend Anlage *LAP III_EV_Anlage Maßnahmenkonzepte.pdf*) sind schrittweise umzusetzen und hierfür erforderliche Mittel nach Maßgabe des Haushalts einzustellen. / bzw. die Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen erfolgt im Rahmen der vorhandenen Investitionskorridore durch Priorisierung der Ämter.

2. Bis spätestens September 2022 ist die Bürgerschaft über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Stufe III zu informieren.

Beschlussvorschriften: § 22 KV M-V, § 47 e BImSchG

bereits gefasste Beschlüsse:

[1753/64/1998](#) „Umsetzung des Lärminderungsprogramms und Luftreinhalteplans“

0610/08-BV „Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in der Hansestadt Rostock“

2014/BV/0230 "Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II für den Ballungsraum Hansestadt Rostock"

2016/BV/1767 Ergänzung des "Lärmaktionsplan der Stufe II für den Ballungsraum Hansestadt Rostock" und den "Beitrag Schienenverkehr"

Sachverhalt:

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) im sechsten Teil „Lärminderungsplanung“ §§ 47 a – f wurde durch das Amt für Umweltschutz und die projektbegleitende Lenkungsgruppe der Lärmaktionsplan Stufe III für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erarbeitet. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes gilt es insbesondere Bereiche mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts aufzuzeigen und geeignete Maßnahmen vorzusehen, um diese Belastungen zu verringern oder zu vermeiden und die Lebensqualität in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu erhöhen.

Die Leitlinien der Hanse- und Universitätsstadt Rostock definieren dazu übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung, welche einen langfristigen strategischen Handlungsrahmen darstellen. Sie werden in der Lärmaktionsplanung, welche eine kommunale Fachplanung ist, berücksichtigt und durch konkrete Maßnahmen weiter untersetzt. Genannt seien hier die Leitlinie II Hafenstadt und Wirtschaftszentrum (speziell II.3 Mobilität gewährleisten, Verkehrsbelastung senken) sowie die Leitlinie VIII Grüne Stadt am Meer (speziell VIII.2 Luft- und Lärmbelastung senken und gesundes Lokalklima schaffen).

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde als einziger Ballungsraum in M-V einer umfassenden Kartierung hinsichtlich des Umgebungslärms durch den Straßen- und Schienenverkehr sowie durch Industrie-, Gewerbe- und Hafenanlagen des Seehafens unterzogen. Hauptverursacher der Lärmbelastung sind der Straßenverkehr und der Lärm ausgehend von den Schienenwegen der Deutschen Bahn.

Von Lärmpegeln im gesundheitsgefährdenden Bereich sind ca. 2820 Einwohnende durch den Straßenverkehr, ca. 1250 Einwohnende durch Schienenverkehr auf den Gleisen der Deutschen Bahn und ca. 690 Einwohnende durch den Straßenbahnverkehr betroffen.

Durch Industrie- und Hafenanlagen werden keine Betroffenen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefahr hervorgerufen, so dass hierfür auch keine Maßnahmen vorgesehen werden.

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erfolgte unter Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit. Dies ist in Rostock durch Information, Beteiligung und Anhörung zur Ausarbeitung der Aktionspläne erfolgt. In der örtlichen Presse und unter www.rostock-wird-leiser.de wurde regelmäßig berichtet. In zwei Expertengesprächen, einem Lärmforum am 14. Juni 2018, der Beteiligungsphase vom 24. Januar bis 07. März 2018 auf und der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplanes vom 19. Juni bis 06. Juli 2018 konnten die Maßnahmen diskutiert werden. Das Ergebnis der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist im Abwägungspapier zusammengestellt.

Bezüglich des Schienenverkehrslärms wurden zwölf Lärmbrennpunkte ausgewiesen, an denen vorrangig die Anlage von Schallschutzwänden und die Schließung von Baulücken empfohlen wird. Für prioritäre Bereiche soll in der Stufe III eine frühzeitige Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgen, um dann konkrete Machbarkeitsstudien erstellen zu können, die als Grundlage für Fördermittelgeber dienen.

Die Rostocker Straßenbahn AG hat alle in Stufe II geplanten Maßnahmen abgeschlossen, dazu gehört beispielsweise die Verbesserung des Schmier-verfahrens zur Vermeidung von Kurvenquietschen. Außerdem wirkt sich der Einsatz von modernen Niederflurbahnen lärmindernd aus. Bei der Realisierung von Maßnahmen berücksichtigt die RSAG stets lärmindernde Bauweisen, so sind in Stufe III auf Fahrbahnen geführten Asphaltdecken geplant und es werden alternative Materialien für den Schienenunterbau getestet.

Zu den konkreten Maßnahmen zur Lärminderung von Verkehrslärm gehören beispielsweise Fahrbahnsanierungen, einschließlich Einbau neuer lärmarmer Fahrbahnoberflächen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Lärmschutzwände und Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs, wie z.B. Kreisverkehre oder die Koordinierung von Lichtsignalanlagen. Durch die Maßnahmen kann die Anzahl der mit sehr hohen Lärmpegeln belasteten Einwohnenden deutlich gesenkt werden. Dies gilt insbesondere für Lärmbrennpunkte, also akustisch besonders auffällige Bereiche mit Lärmpegeln oberhalb 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts, mit mehr als 5 Lärmbetroffenen an einem Straßenabschnitt in Misch- und Wohngebieten. Insgesamt werden im vorliegenden Lärmaktionsplan für 39 der 46 Lärmbrennpunkte aus dem Straßenverkehr geeignete aktive Lärminderungsmaßnahmen benannt.

Daneben kommt der Vermeidung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund eine hohe Bedeutung zu. Die Maßnahmen des LAP müssen auch im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ), der Luftreinhalteplanung, der Flächennutzungsplanung, dem Energie- und Klimaschutzkonzept sowie der kommunalen Bauleitplanung Berücksichtigung finden.

Der LAP kann zudem eine wichtige Grundlage für Fördermaßnahmen im Rahmen des EFRE-Programms im Zuge der Städtebauförderung darstellen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Reduzierung der Lärmbelastung, sondern auch der Schutz von ruhigen Gebieten. Diese sind vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Mit dem Lärmaktionsplan wird die Gebietskulisse für ruhige Gebiete für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock entwickelt. Diese beinhaltet die Landschaftsräume „Diedrichshagen“ und „Rostocker Heide“ sowie 20 Stadtoasen. Die ruhigen Gebiete erstrecken sich über eine Gesamtfläche von 6.130 ha. Das sind rund 3 % der Fläche der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Die Entwicklung der ruhigen Gebiete in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist im Fachbeitrag „Ruhige Gebiete“ detailliert und im vorliegenden Lärmaktionsplan Stufe III zusammenfassend dargestellt.

Lärmkarten und Lärmaktionsplan sind alle fünf Jahre zu überarbeiten. Zwischenzeitlich ist über den Stand der Umsetzung der vorherigen Maßnahmen und Konzepte zur Lärminderung zu berichten.

Die Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung liefern einen Beitrag zum Schutz der Gesundheit der in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock lebenden Menschen und erhöhen darüber hinaus die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt. Der LAP ist im Zuge kommunaler Fachplanungen umzusetzen.

In dem zentralen Verzeichnis

Q:\Usr\ALLE\Mapinfo\GIS Daten\Umwelt\Lärmaktionsplan 2018\Druckauftrag
Lärmaktionsplan

finden Sie den Bericht zum Lärmaktionsplan Stufe III mit sämtlichen Anlagen und dem Abwägungspapier, einschließlich der zur Beschlussfassung vorzulegenden Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung im Straßenverkehr, Straßenbahnverkehr, Schienenverkehr sowie die Übersicht der Gebietskulisse zum Schutz "Ruhiger Gebiete".

Finanzielle Auswirkungen:

Abschätzungen der zu erwartenden Kosten für die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge siehe LAP Bericht Kapitel 7.1.2 (Straße; Zusammenfassung siehe Anlage LAP III_EV_OB_Anlage Kosten.pdf) und Kapitel 7.2 (Schiene). Die Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen erfolgt im Rahmen der vorhandenen Investitionskorridore durch Priorisierung der Ämter.

Siehe Anhang 5:

Übersicht zu den erwarteten Kosten für die Maßnahmen bzgl. Straßenverkehrslärm

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept: keinen

in Vertretung

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung und
1. Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen:

- Anhang 1-3: Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung (Straße, Schiene, Straßenbahn)
- Anhang 4: Ruhige Gebiete
- Anhang 5: Übersicht zu den erwarteten Kosten für die Maßnahmen bzgl.
Straßenverkehrslärm
- Anhang 6: Rostock LAP III Endbericht inkl. Anlagen 1-8

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
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	Ortsteildurchfahrt 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									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									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			kurz-mittelfristig grundhafter Ausbau inkl. Radverkehrs- anlagen 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

Lärmbrennpunktnummer	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
S10	BrD	Tessiner Straße	Höger Up	bis	Neubrandenburger Straße	> 70	> 60	41	38		I		I	m-I					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-I		m-I		m-I	m-I	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-I			m-I					Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S13	StM	Mühlendamm	Unterwarnow	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	52	52		I			m-I					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-I					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.

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
S15	StM	Am Strande	Grubenstraße	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	28	25		I			m-l				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-sraße	> 65	> 55	49	49	k-m	k-m I				k-m I			Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor; Es liegt eine Entwurfsplanung vor, es wird ein lärmarmen 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 I				m-l I	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				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.

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
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 lärmminierendem 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.

Lärmbrennpunktnummer	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.

Lärmbrennpunktnummer	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

Lärmbrennpunktnummer	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
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

Aktenmappe - 68 von 371

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 5

16. August 2018

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 7

16. August 2018

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

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

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

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 5

16. August 2018

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 6

16. August 2018

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

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

Anlage 7: Ruhige Gebiete in Rostock

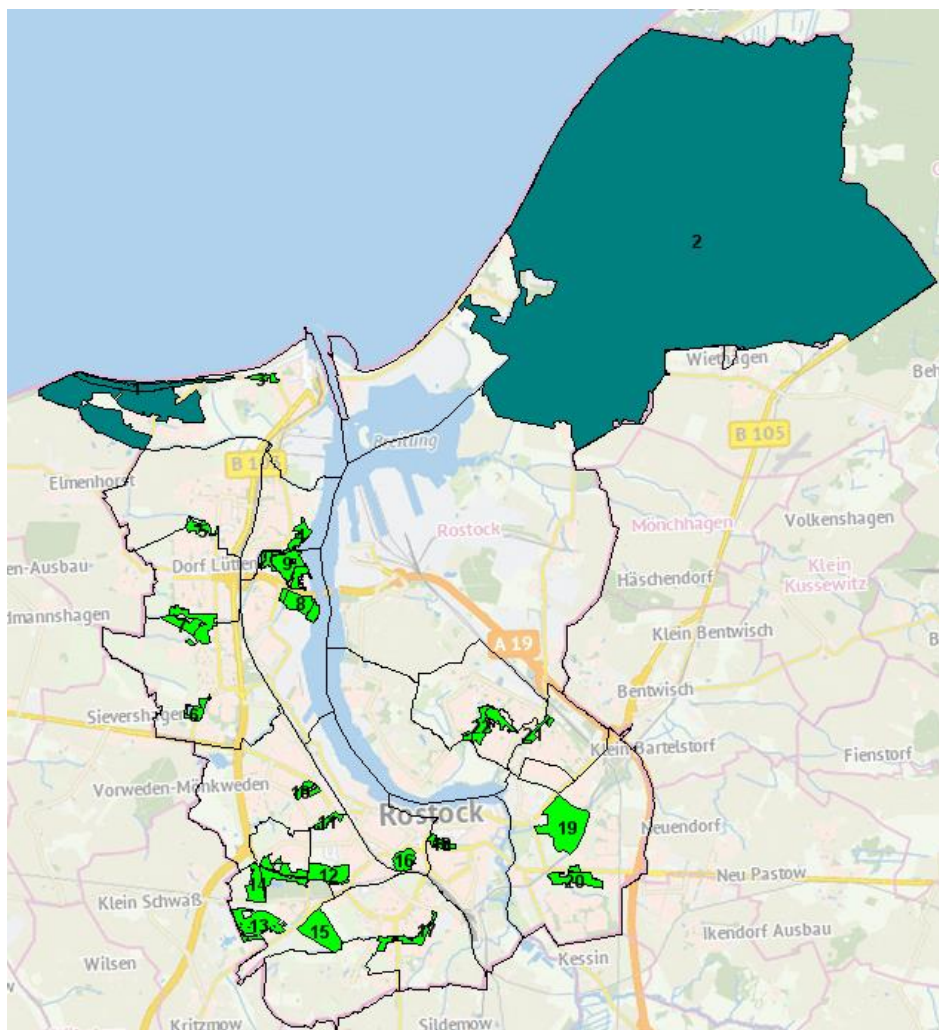
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 7

16. August 2018




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

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

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Für die Maßnahme kalkulierte Grobkosten (brutto) in €			Nicht Baulast HRO	Anmerkung
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
S4 Hinrichshäger Str. (Nienhagen)	Ortsumgehung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S6 A19 (nördlich AS 5)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag				6.190.000	Deckensanierung
S7 A19 (südlich AS 5)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag				1.430.000	Deckensanierung
S8 Hinrichsdorfer Str. (Kurt-Schumacher-Ring - Gutenbergstr.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			390.000		Deckensanierung
S9a Dierkower Damm (Bei der Knochenmühle - Kurve Stadtreinigung)	Ortsumfahrung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S9b Petridamm	grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
	Ortsumfahrung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S10 Tessiner Str. (Hö-ger Up - Neubrandenburger Str.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			1.380.000		Deckensanierung
	Lärmschutzwand			1.490.000		
S11 Neubrandenburger Str. (BU - Tessiner Str.)	grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag		*830.000			grundhafter Ausbau
	Tempo 30 nachts	2.300				Beschilderung
	Straßenraumgestaltung		1.070.000			grundhafte Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag, Sanierung der Seitenbereiche inkl. Parkstreifen, Anlage von Radfahrstreifen
S13 Mühlendamm (Unterwarnow - Neue Warnowstr.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			160.000		Deckensanierung
S17 Richard-Wagner-Str. (Blücherstr. - August-Bebel-Str.)	grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
	Straßenraumgestaltung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S18 Blücherstr. (Richard-Wagner-Str. - Lessingstr.)	grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag		*1.750.000			grundhafter Ausbau
	Tempo 30 ganztags	8.300				Beschilderung
	Straßenraumgestaltung		4.030.000			sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten
S19 Herweghstr. (Rosa-Luxemburg-Str. - Schwaaner Landstr.)	grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag		*1400000	1.400.000		grundhafter Ausbau
	Tempo 30 ganztags	4.600				Beschilderung
	Straßenraumgestaltung		3.224.000	3.224.000		sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten
S20 Goethestr. (Rosa-Luxemburg-Str. - Konrad-Adenauer-Platz)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			260.000		grundhafte Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag, Sanierung der Seitenbereiche inkl. Parkstreifen
S26 Parkstr. (Ulmenstr. - Dethardingstr.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag		300.000			Deckensanierung
	Tempo 30 nachts		4.800			Beschilderung
S28 Karl-Marx-Str. (Schillingallee - Lübecker Str.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			300.000		Deckensanierung
S29 Kopernikusstr. (Dürerplatz - Platz der Freiheit)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			250.000		Deckensanierung
	Tempo 30 nachts		4.800			Beschilderung
S30 Holbeinplatz und Lübecker Str. (Karl-Marx-Str. - Werftstr.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			530.000		Deckensanierung
	Lärmschutzwand			760.000		

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	Für die Maßnahme kalkulierte Grobkosten (brutto) in €			Nicht Baulast HRO	Anmerkung
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig		
S33 Satower Str. (Südring - Rennbahnallee)	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag			3.680.000		grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag, Sanierung der Seitenbereiche
S34 Rennbahnallee (Satower Str. - Tannenweg)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag		130.000			Deckensanierung
S36 Trotzenburger Weg (Am Waldessaum - Kopernikusstr.)	grundhafter Um- / Ausbau mit konventionellem Belag			840.000		grundhafter Um- / Ausbau
	Kreisverkehr Kopernikusstraße			580.000		
S37 Hamburger Str. (Grazer Str. - Karl-Marx-Str.)	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag			920.000		Deckensanierung
S38 Händelstr. (Tschaikowskistr. - Kuphalstr.)	Tempo 30 nachts		5.900			Beschilderung
	Kreisverkehr Tschaikowskistraße			580.000		
	Straßenraumgestaltung		1.900.000			grundhafte Fahrbahnsanierung mit konventionellem Belag, Anlage von Radverkehrsanlagen, Beseitigung der Bordradwege
S39 Ulrich-von-Hutten-Str. (Linzer Str. - Goerdelerstr.)	Kreisverkehr Goerdelerstraße		580.000			Umsetzung in 2019/2020
	Straßenraumgestaltung		*20.000			Änderung der Markierung, Anlage von Radfahrstreifen
	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag		410.000			... bei zusätzlich ggf. erforderlicher Fahrbahnsanierung
S40 Goerdelerstr. (Ulrich-von-Hutten-Str. - Hamburger Str.)	Tempo 30 nachts		3.600			Beschilderung
	Kreisverkehr Goerdelerstraße					ist bereits in S 39 berücksichtigt
	Straßenraumgestaltung		*20.000			Änderung der Markierung, Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr
			250.000			... bei zusätzlich ggf. erforderlicher Fahrbahnsanierung
S41 Hamburger Str. (An der Stadtautobahn - Goerdelerstr.) Baulast SBA Güstrow: An der Stadtautobahn bis ca. 30 m westlich Liningweg Baulast HRO: Ca. 30 m westlich Liningweg bis Goerdelerstr.	Lärmschutzwand			350.000		
S42 Pressentinstr. (Schöffenweg - Fedor-Schuchardt-Str.)	Fahrbahnsanierung mit konventionellem Belag					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S45 Rostocker Str. (Johann-Sebastian-Bach-Str. - Alte Bahnhofstr.)	Tempo 30 ganztags	900				Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten
S48 Fährstr., Zur Feuerwehr – Jägerweg	Ortsumfahrung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S49 Gehlsheimer Str., Fährstr. - Zur Obstwiese	Ortsumfahrung					Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
	Ortsumfahrung			130.000		Deckensanierung

Summe der abgeschätzten Maßnahmekosten (brutto) in €	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
	16.100	11.913.100	17.224.000

 Kosten in grau markierten Feldern gelten für übergreifende Zeithorizonte (kurz- bis mittelfristig bzw. mittel- bis langfristig)



Lärmaktionsplan 3. Stufe für den Ballungsraum Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Endbericht

Fortschreibung des Lärmaktionsplans für den Ballungsraum Rostock

Lärmaktionsplan der Stufe III

Auftraggeberin

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Amt für Umweltschutz

Holbeinplatz 14

18069 Rostock

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Unterauftragnehmer

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13b

D-22767 Hamburg

Tel. 040.38 99 94 0

Fax 040.38 99 94 44

hamburg@laermkontor.de

www.laermkontor.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dr.-Ing. Jörg Leben

Anne-Susan Freimuth, M. Sc.

Bearbeitung

Dipl.-Ing. (FH) Sebastian Eggers

Berlin, 16. August 2018

1	Einleitung	1	Hanse- und Universi- tätstadt Rostock
1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen	2	LAP Stufe III
1.2	Auslösepegel und Grenzwerte	3	Endbericht
1.3	Zuständige Behörden	4	16. August 2018
1.4	Untersuchungsraum	4	
1.5	Vorgehensweise	6	
2	Auswertung der Lärmkartierung	8	
2.1	Lärmeinwirkung durch den Straßenverkehr	8	
2.2	Lärmeinwirkung durch den Straßenbahnverkehr	9	
2.3	Lärmeinwirkung durch den Eisenbahnverkehr	9	
2.4	Lärmeinwirkung durch Industrie, Gewerbe und Seehafen	10	
2.5	Zusammenfassung	10	
3	Evaluierung der Lärmaktionsplanung (LAP) Stufe II	18	
3.1	Umsetzungsstand der Maßnahmen	18	
3.2	Analyse vorhandener Planungen mit LAP-Bezug	26	
3.3	Entwicklung der Lärmbrennpunktbereiche	38	
4	Vergleich der Ergebnisse aus der Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie und nach der RLS-90	46	
4.1	Methodische Unterschiede	46	
4.1.1	Verkehrliche Einflussgrößen	46	
4.1.2	Beurteilungszeiten	48	
4.1.3	Unterschiede in der Ausbreitungsberechnung	49	
4.1.4	Fazit zu den methodischen Unterschieden	49	
4.2	Darstellung konkreter Berechnungsunterscheide für ausgewählte Straßenabschnitte in Rostock	49	
5	Leitlinien der Lärmaktionsplanung	51	
6	Maßnahmenplanung	52	

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

6.1	Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Straßenverkehr	52
6.1.1	Vermeidung von Kfz-Verkehr	56
6.1.2	Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln	57
6.1.3	Lärmarme Fahrbahnbeläge	59
6.1.4	Verstetigung des Verkehrsflusses	65
6.1.5	Geschwindigkeitskonzeption	66
6.1.6	Organisation des Straßenraumes	85
6.1.7	Lärminderungsmaßnahmen durch Abschirmungen und Gebäudeschallschutz	88
6.2	Lärminderungsmaßnahmen im Straßenbahnverkehr	92
6.3	Lärminderungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr	94
6.3.1	Generelle Handlungsmöglichkeiten	94
6.3.2	Vorhandene Planungen und Ansätze	96
6.3.3	Empfehlungen	101
7	Wirkungsprognose und Empfehlungen	120
7.1	Maßnahmen im Straßenverkehr	120
7.1.1	Wirkungsprognose und Maßnahmenbewertung der Maßnahmen im Straßenverkehr	120
7.1.2	Kostenschätzung der Maßnahmen im Straßenverkehr	125
7.1.3	Empfehlungen und Prioritäten der Maßnahmen im Straßenverkehr	132
7.1.4	Langfristige Strategien	132
7.2	Maßnahmen im Schienenverkehr	133
8	Umsetzungsstrategien zur Maßnahmeneinleitung	137
9	Ruhige Gebiete	139
9.1	Einleitung	139
9.2	Gebietskriterien und Auswahlkriterien	140

9.3	Eignungsflächen	141	Hanse- und Universi-
			tätsstadt Rostock
10	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	142	LAP Stufe III
11	Zusammenfassung	145	Endbericht
	Tabellenverzeichnis	151	16. August 2018
	Abbildungsverzeichnis	152	
	Anlagenverzeichnis	155	
	Literaturverzeichnis	155	

Bildnachweis Titelseite: Henning Gerloff

1 Einleitung

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird die Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (EG, 2002) fortgeschrieben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität Rostock zu erhöhen. Konkret geht es darum, potenziell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zu vermeiden, Belästigungen zu verringern und den Bewohnern einen ungestörten Schlaf zu ermöglichen.

Der Nutzen und die Vorteile der Lärmaktionsplanung sind vielfältig. Beispielfhaft zu nennen sind:

- Reduktion der Geräuschbelastung,
- Gesundheitsschutz und -vorsorge,
- Verbesserung des Wohnumfelds und Erhöhung der Lebensqualität.

Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung bilden der Lärmaktionsplan Stufe II der Hanse- und Universitätsstadt Rostock aus den Jahren 2014 / 2015 und die Ergebnisse der 2017 durchgeführten Lärmkartierung für das Straßen- und Straßenbahnnetz, die Haupt- und Nebeneisenbahnstrecken, die IED-Anlagen¹ außerhalb und innerhalb des Seehafens sowie Seehafenumschlaganlagen und sonstige lärmrelevante Anlagen.

Erster Teil der Lärmaktionsplanung der Stufe III ist die Auswertung der aktuellen Lärmkartierung 2017 und eine Evaluierung der Lärmaktionsplanung (LAP) der Stufe II. Die LAP Stufe II bestand aus dem Hauptteil vom 23. August 2014 und dem Beitrag Schienenverkehr vom 22. September 2016. Diese Berichtsteile sind in den Kapiteln 2 und 3 dokumentiert. Im zweiten Teil der Lärmaktionsplanung der Stufe III wurden die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung der Stufe II in die Maßnahmenplanung der Stufe III überführt und fortgeschrieben. Dieser Berichtsteil sind im Kapitel 6 dokumentiert. Abgeschlossen wird der Lärmaktionsplan der Stufe III mit der Wirkungsprognose und den Empfehlungen der Maßnahmen zum Straßenverkehr im Kapitel 7. Die Erkenntnisse zu den ruhigen Gebieten fasst das Kapitel 9 zusammen, die Inhalte der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Trägerbeteiligung das Kapitel 10.

¹ Die Industrieemissionsrichtlinie 2010/75/EU, engl. Industrial Emissions Directive (IED), ist eine EU Richtlinie mit Regelungen zur Genehmigung, zum Betrieb, zur Überwachung und zur Stilllegung von Industrieanlagen in der Europäischen Union. Die IED ersetzt die bisherige Genehmigungsgrundlage für Industrieanlagen in EU-Mitgliedsländern, die sogenannte IVU-Richtlinie sowie andere Richtlinien.

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemäß §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (Bundesrepublik Deutschland, 2013/2017), das mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesrepublik Deutschland, 2005) die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG, 2002) in nationales Recht umsetzt.

In § 47d BImSchG ist die Aufstellung der Aktionspläne näher geregelt. Demnach sollen Lärmaktionspläne mit geeigneten Maßnahmen aufgestellt werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Als Umgebungslärm werden „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“ bezeichnet, „die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung ausgeht“. Ziel ist neben der Darstellung und Reduktion der von Lärm betroffenen Personen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor der Zunahme von Lärm.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind die Lärmaktionspläne unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen und spätestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Gemäß § 47 BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Anhang V) müssen die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Ballungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG und § 47 Abs. 6 BImSchG sind die im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften (z. B. Straßenverkehrsgesetz StVG, Straßenverkehrsordnung StVO) durchzusetzen. Sind in den

Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

1.2 Auslösepegel und Grenzwerte

Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Schlafstörungen oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen wie Gärten, Terrassen und Balkonen ausdrücken. Hier will die Europäische Union mit der Umgebungslärmrichtlinie (EG, 2002) entgegenwirken, indem sie fordert, den Lärm von Hauptverkehrswegen, Großflughäfen sowie Ballungsräumen zu kartieren und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse zu informieren. Für Bereiche mit hohen Geräuschbelastungen sind unter Mitwirkung der Öffentlichkeit Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Auslösewerte der Aktionsplanung sind diejenigen Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, wann genau das Erfordernis einer Lärmaktionsplanung vorliegt. Auch die nationale Gesetzgebung konnte hier nicht zu einer Konkretisierung beitragen. So war die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene Festlegung eines Auslösekriteriums für alle Lärmarten von 65 dB(A) für L_{DEN} und 55 dB(A) für L_{Night} im Bundesratsverfahren nicht durchzusetzen.

Das Umweltbundesamt nennt Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A). Diese Werte decken sich mit der Stufe I der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU, 1999) im Umweltgutachten 2008 zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung geeignet befundenen Umwelthandlungsziele. Hintergrund dieser Schwellenwerte ist die medizinisch gesicherte Erkenntnis, dass dauerhafte Lärmbelastungen oberhalb dieser Schwellenwerte zu signifikanten Steigerungen von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können.

Gemäß der Umgebungslärmrichtlinie (EG, 2002) besteht das Ziel der Lärmaktionsplanung darin, geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufzuzeigen und umzusetzen. Umgebungslärm bezeichnet unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Er wird verursacht vom Straßen-, Schienen- oder Flugverkehr oder von Industrie- und Gewerbeanlagen. Entsprechend dieser Forderung nach einem ausreichenden Gesundheitsschutz werden für die Lärmaktionsplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die vom Umweltbundesamt genannten gesundheitsrelevanten Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) verwendet und somit vorrangig die Bereiche in Rostock betrachtet, in denen Pegel L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) überschritten werden.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

1.3 Zuständige Behörden

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Mecklenburg-Vorpommern sind das die Oberbürgermeister der kreisfreien Städte sowie die Amtsvorsteher und die Bürgermeister der amtsfreien Gemeinden. Der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat diese Aufgabe an das Amt für Umweltschutz übertragen.

Für den Lärmaktionsplan der Haupteisenbahnstrecken des Bundes² ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Der erste gesetzlich vom Eisenbahn-Bundesamt geforderte Lärmaktionsplan ist nach § 47e Abs. 4 in Verbindung mit § 47d Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bis zum 18.07.2018 fertigzustellen. Bei Lärmaktionsplänen für Ballungsräume wirkt das Eisenbahn-Bundesamt mit. Für die sonstigen Strecken³ innerhalb des Ballungsraums Rostock ist die Kommune selbst zuständig. Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt die Kommune dabei.

1.4 Untersuchungsraum

Die kreisfreie Hanse- und Universitätsstadt Rostock liegt im Landesteil Mecklenburg des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern. Sie erstreckt sich ca. 15 km am Lauf der Unterwarnow bis zur Ostsee entlang. Rostock ist in 21 Stadtbereiche gegliedert. Die Warnow teilt das Stadtgebiet in einen östlichen und einen westlichen Bereich. Zudem hat die Bahntrasse nach Warnemünde eine stark trennende Wirkung.

Die Stadt Rostock hat eine Gesamtfläche 181,4 km². 206.033 Einwohner sind in Rostock mit ihrem Hauptwohnsitz gemeldet.⁴ Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1.137 Einwohner je km². Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist die flächengrößte und zugleich einwohnerstärkste Stadt im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Die Bevölkerungszahlen steigen seit dem Jahr 2000 stetig an.

Hinsichtlich der Einwohnerdichten bestehen zwischen den einzelnen Stadtteilen zum Teil deutliche Unterschiede. Am dichtesten besiedelt sind die Stadtteile Kröpeliner-Tor-Vorstadt (6.508 Einwohner je km²), Groß Klein (5.658), Dierkow-Neu (4.801), Lütten Klein (4.804), Hansaviertel (4.331), Stadtmitte (4.205) und Toitenwinkel (3.744). In den Stadtteilen Warnemünde, Gehlsdorf, Brinckmansdorf, Biestow, Gartenstadt / Stadtweide, Rostock-Ost

² Dies sind Strecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr.

³ Strecken, die weniger als 30.000 Zugfahrten pro Jahr aufweisen.

⁴ Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Hauptamt, Kommunale Statistikstelle, 2016 (Stand 31.12.2015).

und Rostock-Heide ist die Einwohnerdichte mit jeweils unter 1.000 Einwohner je km² am geringsten.

Rostock ist wirtschaftliches Zentrum, Bestandteil der Regiopolregion Rostock und eines von vier Oberzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die größten Arbeitgeber sind die Rostocker Universität und der Dienstleistungssektor. Die maritime Wirtschaft ist weiterhin ein wichtiger Wirtschaftszweig, auch wenn deren Bedeutung seit der Wiedervereinigung abgenommen hat.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock besitzt mit dem Überseehafen, den Bahnstrecken in Richtung Berlin und Schwerin sowie den Autobahnen A 19 und A 20 eine gute überregionale Verkehrsanbindung. Mit den angrenzenden Gemeinden des Rostock umgebenden Landkreises Rostock bestehen enge Verflechtungen (Bundesstraßen B 103, B 105, B 110; Landesstraßen L 10, L 12, L 22, L 39, L 132, L 182; Kreisstraßen K 10, K 12 und K 43; regionaler Bus- und Bahnverkehr).

Für die Lärmaktionsplanung von Relevanz sind (vgl. Abbildung 1)

- das Straßennetz, bestehend aus allen Straßen bzw. Straßenabschnitten mit einem Verkehrsaufkommen von über 4.000 Kfz / Tag zzgl. der Straßen, die für das Abwickeln des Verkehrs in Rostock von Bedeutung sind und darüber hinaus bedeutende Bereiche, wie Krankenhäuser und Schulen tangieren,
- das komplette Straßenbahnnetz,
- die Haupteisenbahnstrecken aus Richtung Süden über den Hauptbahnhof in Richtung Warnemünde mit jeweils einer Zugverkehrsstärke von mehr als 30.000 Zugfahrten / Jahr sowie sonstige Eisenbahnstrecken mit einer Zugverkehrsstärke von weniger als 30.000 Zugfahrten / Jahr.
- die Industrie-, Gewerbe- und Seehafenanlagen
 - Teilgebiet Seehafen mit den IED-Anlagen KNG Kraftwerks- und Netzgesellschaft mbH (Kraftwerk), Power Oil GmbH, Europort Bulk Terminal Rostock GmbH, Euroports General Cargo Terminal GmbH, EVG Entsorgungs- und Verwertungsgesellschaft mbH, Biopetrol Rostock GmbH, den Umschlagsanlagen Getreide AG - Rostocker Getreide- und Futtermittelhandel GmbH; Euroports Papier-, Lager- und Umschlagsgesellschaft GmbH, RZU Rostocker Zementumschlagsgesellschaft, RST Rostocker Sugar-Terminal GmbH & Co. KG, Europort Getreide Service Rostock GmbH, Euroports Düngemittel Dienstleistung GmbH Rostock, RoRo-Terminal Rostock-TRIMODAL GmbH / KLV-Terminal, Fährterminal: Scandlines Deutschland GmbH / TT-Line / Agentur Rostock Ferry Service GmbH / PWL Port Services GmbH & Co. KG und den sonstigen lärmrelevanten Anlagen EEW Special Pipe Constructions GmbH und Kraftwerks- und Netzgesellschaft mbH (Kohlelager),

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

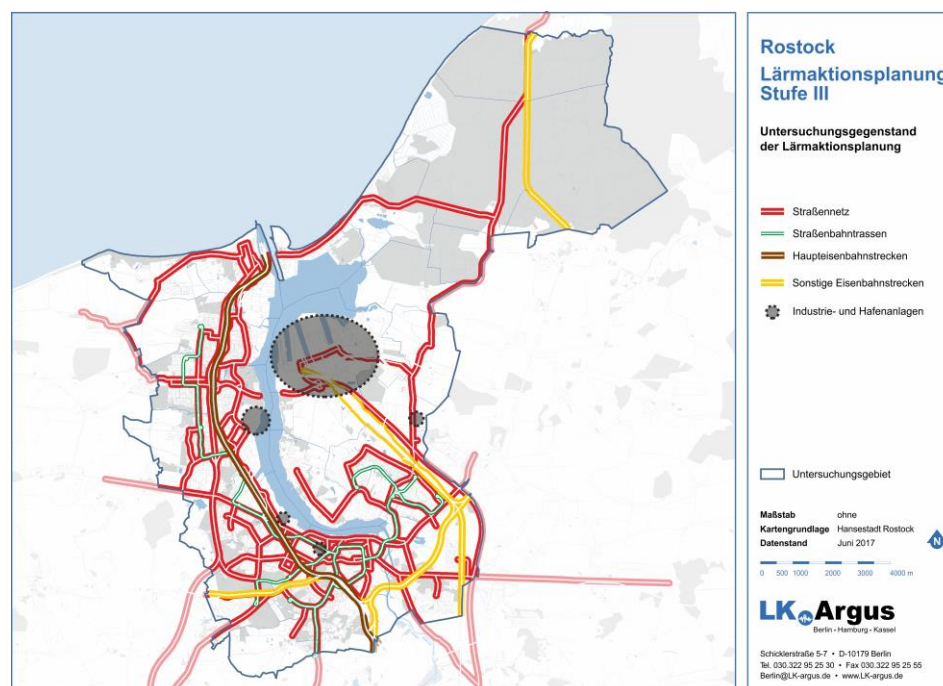
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

- Teilgebiete Industriegebiet Rostock-Marienehe mit Stadtwerke Rostock AG, ALBA-Metall Nord GmbH, Gewerbegebiet Rostock-Bramow mit ZinkPower Rostock GmbH & Co. KG, Kröpeliner-Tor-Vorstadt mit Radeberger Gruppe KG und Gewerbegebiet Hinrichsdorf sowie Sondergebiet Seehafen mit Standorten der EVG Entsorgungs- und Verwertungsgesellschaft mbH Rostock.

Abbildung 1: Untersuchungsgegenstand der Lärmaktionsplanung⁵



1.5 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock orientiert sich an den im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Mindestanforderungen für die Durchführung von Lärmaktionsplänen und beinhaltet folgende Schwerpunkte:

1. Auswertung der Lärmkartierung 2017 (Kapitel 2),
2. Evaluierung der Lärmaktionsplanung Stufe II (Kapitel 3),
3. Fortschreibung der Maßnahmenplanung (Kapitel 6),
4. Fortschreibung der Wirkungsprognose zum Straßenverkehr (Kapitel 7),
5. Empfehlungen mit Prioritätenreihung zum Straßenverkehr (Kapitel 7),
6. Ruhige Gebiete in Rostock (Kapitel 9)

⁵ Die Karten des Berichtes liegen der Anlage 1 im DIN A3-Format bei.

7. Information und Beteiligung der Öffentlichkeit (Kapitel 10).

Die Auswertung der Lärmkartierung umfasst die Darstellung der aktuellen Lärmsituation. Für den Straßen- (Kfz-), Straßenbahn und Eisenbahnverkehrslärm werden Lärmschwerpunkte identifiziert. Bei der Evaluierung wird der Umsetzungsstand der Maßnahmen zusammengefasst und bewertet. Darüber hinaus wird analysiert, wie in anderen Planungen mit Lärmimmissionen umgegangen wird und ob die in dem Lärmaktionsplan der Stufe II ermittelten Lärmbrennpunkte berücksichtigt werden. Schließlich werden die Lärmkartierungsergebnisse der Jahre 2012 bzw. 2014 und 2017 miteinander verglichen.

Die Maßnahmenplanung aus dem LAP Stufe II wurde fortgeschrieben und ergänzt. Die weiterentwickelten Maßnahmen wurden nach der Maßnahmenabstimmung hinsichtlich ihrer akustischen Wirkung aktualisiert. Kostenschätzungen und Prioritätenreihung wurden überarbeitet. Die Maßnahmenplanung wird durch die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.

Alle Planinhalte des Lärmaktionsplans werden in einer projektbegleitenden Lenkungsgruppe „Lärmaktionsplanung“ diskutiert, erweitert und präzisiert. Die Projektlenkungsgruppe setzt sich wie folgt zusammen:

- Ämter der Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Amt für Verkehrsanlagen, Stadtkultur, Amt für Umweltschutz, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege, Amt für Kultur, Denkmalpflege und Museen, Gesundheitsamt,
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V,
- Industrie- und Handelskammer zu Rostock (IHK),
- der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG),
- Planungsbüro LK Argus.

Themenspezifisch wurde die projektbegleitende Lenkungsgruppe „Lärmaktionsplanung“ um Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und der DB Netz AG, der Rostock Port GmbH und der Rostocker Gesellschaft für Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH ergänzt.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

2 Auswertung der Lärmkartierung

Die Berechnung der Lärmbelastung in Rostock erfolgte für die im Kapitel 1.4 genannten Straßenabschnitte, Straßenbahnstrecken und Industrie- und Gewerbegebiete im Auftrag des Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV). Für die Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Flugverkehrslärm ist für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht relevant.

Die in diesem Kapitel zusammengetragenen Ergebnisse beruhen auf den Lärmkartierungen mit Stand vom 30.06.2017 (Straße, Straßenbahn, Eisenbahn, Industrie, Gewerbe und Seehafen).

2.1 Lärmeinwirkung durch den Straßenverkehr

Rund 2.820 Personen im Tagesmittel und 2.730 Personen in den Nachtstunden sind an ihren Wohnstandorten potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) durch den Straßenverkehr ausgesetzt (Tabelle 1). Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind es maximal 1,4 %.

Sehr hohen Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr $L_{DEN} > 70$ dB(A) sind im Tagesmittel 460 Personen an ihren Wohnstandorten ausgesetzt. Dies entspricht rund 0,2 % der Rostocker Bevölkerung. In den Nachtstunden beträgt die Anzahl mit sehr hohen Lärmpegeln $L_{Night} > 60$ dB(A) an den Wohnstandorten ausgesetzter Personen 350 (0,2 %).

Tabelle 1: Belastete Menschen durch den Straßenverkehr

L_{DEN} in dB(A) ⁶	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung ⁷	L_{Night} in dB(A) ⁸	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung
> 65 bis 70	2.360	1,1 %	> 55 bis 60	2.380	1,2 %
> 70 bis 75	440	0,2 %	> 60 bis 65	340	0,2 %
> 75	20	< 0,1 %	> 65	10	< 0,1 %
Summe	2.820	1,4 %	Summe	2.730	1,3 %

⁶ L_{DEN} : Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: Day (Tag), Evening (Abend), Night (Nacht). Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht) berücksichtigt. Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

⁷ Die Angaben basieren auf einer Bevölkerungszahl von 206.033 am 31.12.2015 (Hansestadt Rostock, Hauptamt, Kommunale Statistikstelle, 2016).

⁸ L_{Night} : Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22-6 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung der Nachtruhe.

2.2 Lärmeinwirkung durch den Straßenbahnverkehr

Die Anzahl Straßenbahnverkehrslärmbetroffener mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln beträgt rund 340 Personen (0,2 % der Einwohnenden) im Tagesmittel oberhalb von 65 dB(A) und 690 Personen (0,3 % der Einwohnenden) in den Nachtstunden oberhalb von 55 dB(A) (Tabelle 2).

Durch den Straßenbahnverkehr sind keine Personen von sehr hohen Lärmbelastungen betroffen (mehr als 70 dB(A) im Tagesmittel und mehr als 60 dB(A) in den Nachtstunden).

Tabelle 2: Belastete Menschen durch die Straßenbahn

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung
> 65 bis 70	340	0,2 %	> 55 bis 60	690	0,3 %
> 70 bis 75	0	0,0 %	> 60 bis 65	0	0,0 %
> 75	0	0,0 %	> 65	0	0,0 %
Summe	340	0,2 %	Summe	690	0,3 %

2.3 Lärmeinwirkung durch den Eisenbahnverkehr

Die Anzahl Eisenbahnverkehrslärmbetroffener mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln beträgt rund 870 Personen (0,4 % der Einwohnenden) im Tagesmittel oberhalb von 65 dB(A) und 1.250 Personen (0,6 % der Einwohnenden) in den Nachtstunden oberhalb von 55 dB(A) (Tabelle 3).

Mit Lärmpegeln oberhalb von 70 dB(A) sind im Tagesmittel durch die Eisenbahn 170 Menschen an ihren Wohnstandorten belastet. In den Nachtstunden sind durch den Eisenbahnverkehr 450 Personen sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Die Werte entsprechen maximal 0,2 % der Rostocker Bevölkerung.

Tabelle 3: Belastete Menschen durch die Eisenbahn

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung
> 65 bis 70	700	0,3 %	> 55 bis 60	800	0,4 %
> 70 bis 75	160	0,1 %	> 60 bis 65	380	0,2 %
> 75	< 10	< 0,1 %	> 65	70	< 0,1 %
Summe	870	0,4 %	Summe	1.250	0,6 %

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Der Bahngüterverkehr in Rostock hat seit 2011 zugenommen und wird voraussichtlich auch in Zukunft weiter zunehmen. Besonders betroffen sind die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof Rostock und dem Fischereihafen (Holzumschlag) und die Strecke zwischen Kavelstorf und Rostock Seehafen. Eine Zunahme der voran gezeigten Betroffenenheiten in der Bevölkerung ist demnach zu erwarten.

2.4 Lärmeinwirkung durch Industrie, Gewerbe und Seehafen

Von potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln oberhalb von 65 dB(A) im Tagesmittel und / oder oberhalb von 55 dB(A) in der Nacht sind gemäß Lärmkartierung keine Personen durch von IED-Anlagen, Seehafenumschlag und sonstige lärmrelevante Anlagen verursachten Lärm betroffen (Tabelle 4).

Tabelle 4: Belastete Menschen durch relevante Industrieanlagen

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen	Anteil an Gesamtbe- völkerung
> 55 bis 60	< 10	< 0,1 %	> 45 bis 50	< 10	< 0,1 %
> 60	0	0,0 %	> 50	0	0,0 %

2.5 Zusammenfassung

Gemäß Lärmkartierung ist der Straßenverkehr in Rostock der Hauptlärmverursacher. Der Eisenbahnverkehr ist der zweitstärkste Verursacher, der Straßenbahnverkehr folgt an dritter Stelle. Für die IED-Anlagen, Seehafenumschlag und sonstige lärmrelevante Anlagen konnten keine potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegel ermittelt werden (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3).

Abbildung 2: Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern im Tagesmittel (L_{DEN})

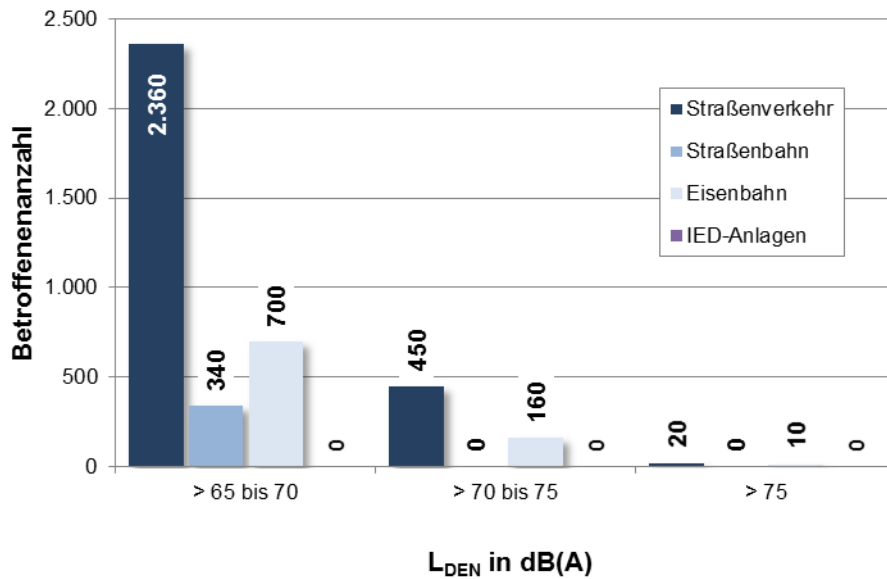
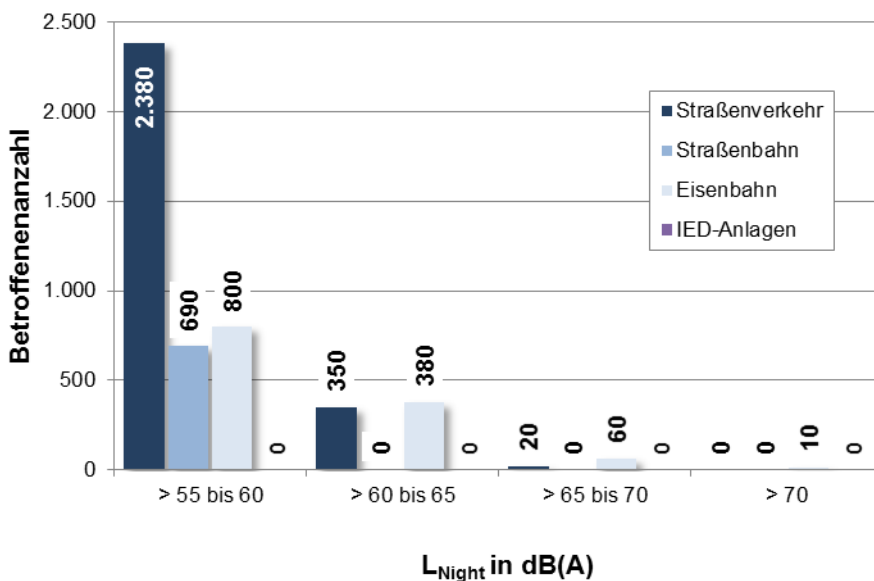


Abbildung 3: Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern in den Nachtstunden (L_{Night})



Für die Lärmaktionsplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock werden Auslösewerte von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{Night} \geq 55$ dB(A) verwendet (vgl. Kapitel 1.2, Seite 3 ff.). Bei Überschreitung dieser Werte an tangierender Wohnbebauung sollten Maßnahmen zur Lärminderung in Erwägung gezogen oder durchgeführt werden.

Mit der Anzahl der betroffenen Personen in den Bereichen mit Auslösewertüberschreitungen lässt sich die Schwere der Lärmbetroffenheit im Untersuchungsgebiet abbilden. Für den Straßenverkehr wurde eine entsprechende

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

Aufbereitung der Lärmkartierung vom LUNG MV für die Bearbeitung des Lärmaktionsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgenommen.

Um die akustisch besonders auffälligen Bereiche hervorzuheben, werden die Straßenabschnitte entlang Misch- und Wohnbebauung mit mehr als fünf Lärmbetroffenen zu Lärmbrennpunkten zusammengefasst. Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist es, vordringlich für diese Abschnitte geeignete Maßnahmen zur Lärminderung zu entwickeln. Eine Übersicht über die Lärmbrennpunkte des Straßen- bzw. Kfz-Verkehrs geben die Abbildung 4 und die Tabelle 5. Die Karten sind auch in Anlage 1 enthalten.

Die Definition der Lärmbrennpunkte schließt eine Maßnahmenplanung in weiteren und / oder angrenzenden Straßenabschnitten nicht aus. Dies ist bspw. dann erforderlich, wenn auch andere Aspekte wie Luftreinhaltung, Netzwirkungen, planerisch sinnvolle Abgrenzungen oder Bürgerhinweise berücksichtigt werden sollen.

Tabelle 5: Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs

Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	
S1: L 22 Graal-Müritzer-Straße, Markgrafenheider Straße bis An der Alten Baumschule	S2: Markgrafenheider Straße, Am Kuhhof bis Graal-Müritzer-Straße
S3: L 22, Ortsteildurchfahrt Jürgeshof	S4: L 22 Hinrichshäger Straße, OD Nienhagen
S5: Entfällt. ⁹	S6: A 19, nördlich Anschlussstelle 5 bis Höhe Gielandstraße
S7: A 19, südlich Anschlussstelle 5	S8: Hinrichsdorfer Straße, Kurt-Schumacher-Ring bis Gutenbergstraße
S9: Dierkower Damm und Petridamm, Bei der Knochenmühle bis Rövershäger Chaussee	S10: Tessiner Straße, Höger Up bis Neubrandenburger Straße
S11: Neubrandenburger Straße, Bahnübergang bis Tessiner Straße	S12: Mühlendamm, Neubrandenburger Straße bis Unterwarnow
S13: Mühlendamm, Unterwarnow bis Warnowstraße	S14: Am Strande, Fischerstraße bis Grubenstraße
S15: Am Strande, Grubenstraße bis Warnowstraße	S16: Friedrich-Engels-Platz, Stephanstraße bis Blücherstraße
S17: Richard-Wagner-Straße, Blücherstraße bis August-Bebelstraße	S18: Blücherstraße und Schwaaner Landstraße, Richard-Wagner-Straße bis Herweghstraße

⁹ Der Lärmbrennpunkt S5 „L 22 / Neu Hinrichsdorf“ stammt aus dem LAP Stufe II vom August 2014. Auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 erfüllt er die Lärmbrennpunktkriterien nicht mehr.

Lärbrennpunkte des Straßenverkehrs

S19: Herweghstraße, Rosa-Luxemburg-Straße bis Schwaaner Landstraße	S20: Goethestraße und Konrad-Adenauer-Platz, Goetheplatz / Südring bis Rosa-Luxemburg-Straße
S21: Am Vögenteich, August-Bebel-Straße bis Goethestraße	S22: August-Bebel-Straße, Karlstraße bis Höhe Studentenwohnheim
S23: August-Bebel-Straße, Hermannstraße bis Richard-Wagner-Straße	S24: Arnold-Bernhard-Straße, Am Vögenteich bis Wismarsche Straße
S25: Wismarsche Straße, Am Brink bis Neubramowstraße (unter Beobachtung) ¹⁰	S26: Parkstraße, Ulmenstraße bis Dethardingstraße
S27: Dethardingstraße, Parkstraße bis Schillingallee	S28: Karl-Marx-Straße, Schillingallee bis Lübecker Straße
S29: Kopernikusstraße, Dürerplatz bis Platz der Freiheit	S30: Holbeinplatz und Lübecker Straße, Karl-Marx-Straße bis Werftstraße
S31: Warnowufer, Am Kabutzenhof bis Am Kanonsberg	S32: Nobelstraße, Südring bis Majakowskistraße
S33: Satower Straße, Justus-von-Liebig-Weg bis Rennbahnallee	S34: Rennbahnallee, Satower Straße bis Tannenweg
S35: Tannenweg, Rennbahnallee bis Haubentaucherweg	S36: Trotzenburger Weg, Am Waldessaum bis Kopernikusstraße
S37: Hamburger Straße, Grazer Straße bis Karl-Marx-Straße	S38: Händelstraße, Tschaikowskistraße bis Kuphalstraße
S39: Ulrich-von-Hutten-Straße, Kuphalstraße bis Goerdelerstraße	S40: Goerdelerstraße, Ulrich-von-Hutten-Straße bis Hamburger Straße
S41: Hamburger Straße, An der Stadtautobahn bis Goerdelerstraße	S42: Pressentinstraße, Schöffeweg bis Fedor-Schuchardt-Straße
S43: Lichtenhäger Chaussee, Koppelweg bis Ostseeallee	S44: Alte Warnemünder Chaussee, Kleiner Warnowdamm bis Warnowallee (unter Beobachtung)
S45: Rostocker Straße, Johann-Sebastian-Bach-Straße bis Alte Bahnhofstraße	S46: Richard-Wagner-Straße, Parkstraße bis Gewettstraße (unter Beobachtung)
S47: Ernst-Barlach-Straße, Mühlendamm bis Richard-Wagner-Straße (neuer Lärbrennpunkt)	S48: Fährstraße, Zur Feuerwehr bis Jägerweg (neuer Lärbrennpunkt)
S49: Gehlsheimer Straße, Fährstraße bis Zur Obstwiese (neuer Lärbrennpunkt)	

¹⁰ Unter Beobachtung stehen ehemalige Lärbrennpunkte, die im LAP der Stufe II als Lärbrennpunkte erkannt wurden und in der Lärmkartierung 2017 nur knapp unter die Auslösewerte gefallen sind.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

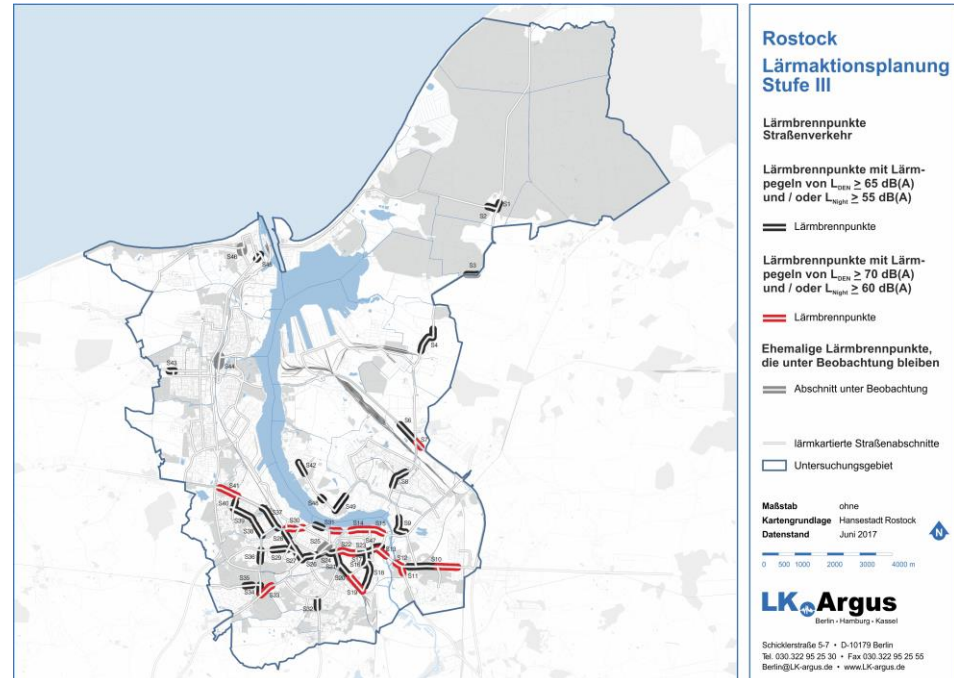
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Die Nummerierung der Lärmbrennpunkte wurde zu Vergleichszwecken aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II vom August 2014 übernommen und ergänzt bzw. fortgeführt.

Abbildung 4: Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs



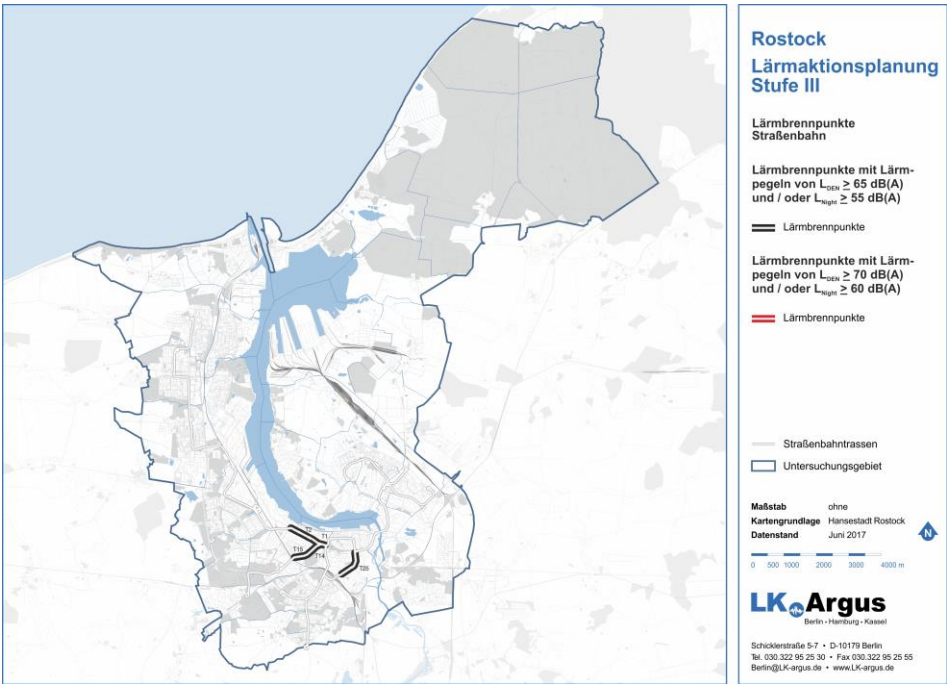
Vom LUNG MV stammt auch eine Aufbereitung der Lärmkartierung für den Straßenbahnverkehr. Streckenabschnitte mit mehr als fünf Betroffenen an der tangierenden Wohnbebauung wurden zu Lärmbrennpunkten zusammengefasst. Abbildung 5 und Tabelle 6 geben einen Überblick über die Lärmbrennpunkte der Straßenbahn.

Tabelle 6: Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs

Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs	
T1: Doberaner Platz und Doberaner Straße und Schröderplatz, Am Vögenteich bis Wismarsche Straße	T2: Doberaner Straße, Wismarsche Straße bis Lübecker Straße
T14: Wismarsche Straße, Doberaner Straße bis Saarplatz	T15: Parkstraße und Saarplatz, Wismarsche Straße bis Dethardingstraße
T25: Richard-Wagner-Straße und Friedrich-Engels-Platz und Rosa-Luxemburg-Straße, Ernst-Barlach-Straße bis Konrad-Adenauer-Platz	

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

Abbildung 5: Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs



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

Für den von der Eisenbahn verursachten Lärm liegt keine gesonderte Auswertung zur Schwere der Lärmbetroffenheit (Anzahl der betroffenen Personen in den Bereichen mit Auslösewertüberschreitungen) vor. In Anlehnung an die Lärmbrennpunktermittlung beim Kfz- und Straßenbahnverkehr werden auch beim Eisenbahnverkehr nur Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen dargestellt, wenn bewohnte Gebäude mit mehr als fünf Einwohnenden je Streckenabschnitt betroffen sind. Abbildung 6 und Tabelle 7 geben einen Überblick über die betroffenen Netzabschnitte der Eisenbahn.

Tabelle 7: Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn

Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn*	
E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße (HE)	E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz (HE)
E3: Holbeinplatz (HE)	E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße (HE)
E5: Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße (HE)	E6: Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße (HE)
E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße (HE)	E8: Babststraße und Hundertmännerstraße (HE)

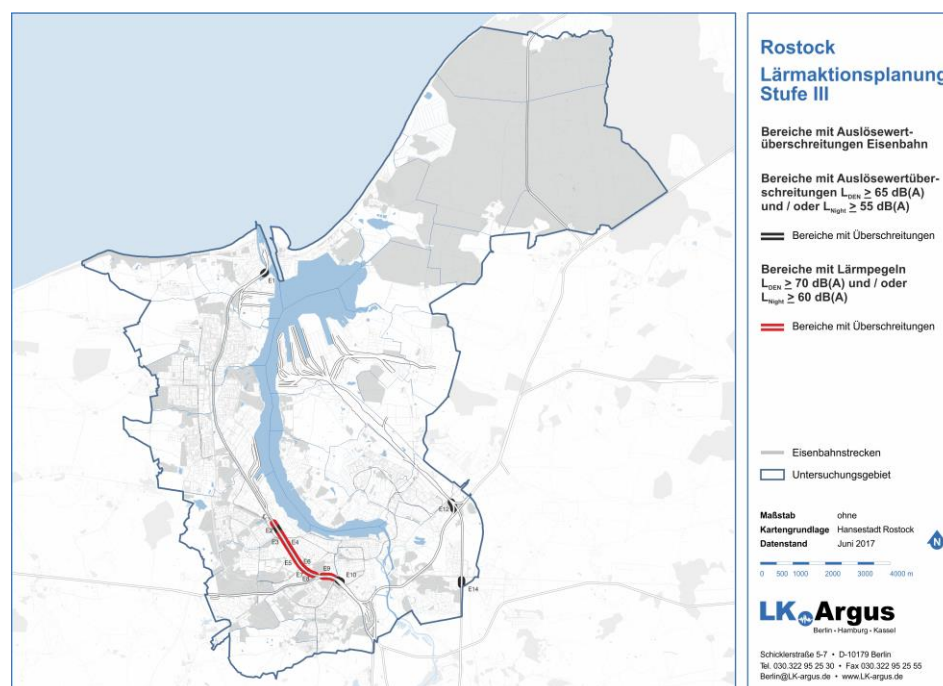
Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn*

E9: Borenweg (HE)	E10: Goethestraße (HE)
E11: Entfällt ¹¹	E12: An der Kiesgrube (SE)
E13: Entfällt ¹²	E14: Gnatzkoppweg (SE)

* Bereich an Haupteisenbahnstrecke (HE), sonstiger Strecke (SE).

Die Nummerierung der Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen stammt aus dem Beitrag Schienenverkehr zum Lärmaktionsplan der Stufe II vom September 2016.

Abbildung 6: Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn



Bereiche mit Mehrfachbelastungen, also mit Auslösewertüberschreitungen aus dem Straßenverkehr (Kfz-Verkehr), dem Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr, liegen für die in nachfolgender Tabelle 8 zusammengefassten Bereiche vor (Abbildung 7).

¹¹ Der Bereich mit Auslösewertüberschreitung E11 „Herweghstraße“ stammt aus dem LAP Stufe II vom September 2016. Auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 erfüllt er die notwendigen Kriterien nicht mehr.

¹² Der Bereich mit Auslösewertüberschreitung E13 „Kunkeldanweg“ stammt aus dem LAP Stufe II vom September 2016. Auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 erfüllt er die notwendigen Kriterien nicht mehr.

Tabelle 8: Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßenverkehr (Kfz-Verkehr), Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr

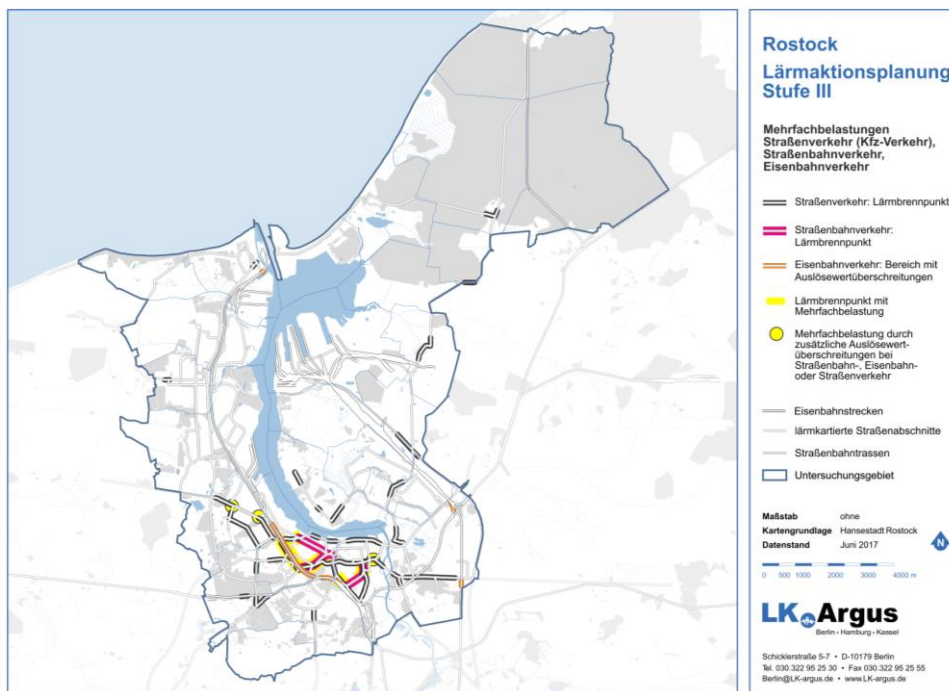
Bereiche mit Mehrfachbelastungen Kfz-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr	
Hamburger Straße im Bereich Braesigplatz und in Höhe Schwarzer Weg	Holbeinplatz
Knoten Lübecker Straße / Doberaner Straße	Karl-Marx-Straße zwischen Lübecker Straße und Schillingallee
Dethardingstraße zwischen Schillingallee und Parkstraße	Parkstraße zwischen Dethardingstraße und Saarplatz
Wismarsche Straße zwischen Saarplatz und Doberaner Straße ¹³	Goethestraße zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Goetheplatz / Südring
Friedrich-Engels-Platz	Richard-Wagner-Straße zwischen Ernst-Barlach-Straße und Blücherstraße
Ernst-Bachlach-Straße, zwischen Steinstraße und Mühlendamm	

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 7: Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßenverkehr (Kfz-Verkehr), Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr



¹³ Die Wismarsche Straße ist kein Lärmbrennpunkt des Kfz-Verkehrs, steht aber aufgrund der knappen Unterschreitung der Auslösewerte unter Beobachtung.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

3 Evaluierung der Lärmaktionsplanung (LAP) Stufe II

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock betreibt bereits seit rund 25 Jahren eine aktive Lärminderungsplanung. Die wichtigsten Planwerke sind das Lärminderungsprogramm (1998), der Lärmaktionsplan der Stufe I (2008) und der Lärmaktionsplan der Stufe II mit den beiden Teilen Straßenverkehr / Straßenbahnverkehr / Industrie- und Hafenanlagen (2014) und Eisenbahnverkehr (2016). Im Zuge dessen wurden verschiedene Modellvorhaben und Wirkungsanalysen durchgeführt, zum Beispiel zu Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, zu straßenräumlichen und organisatorischen Maßnahmen und zum Umgang mit Fahrbahnbelägen. Deren Erkenntnisse sind bereits in den LAP der Stufe II eingeflossen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Lärmbelastungen abzubauen und damit die Lebensqualität in der Stadt Rostock zu verbessern. Ebenso sollen neue, potentiell gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vermieden werden. Als strategische Planung soll die Lärmaktionsplanung in anderen kommunalen Fachplanungen, u. a. der Bauleit- und Verkehrsplanung, berücksichtigt werden.

Auf Grund der ämterübergreifenden Aufgabe der Lärmaktionsplanung findet im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit mit anderen Fachämtern statt. Die während der Aufstellung des LAP gebildete Projektlenkungsgruppe wirkt auch an der Umsetzung der Maßnahmen intensiv mit.

Bevor die Lärmaktionsplanung der Stufe III mit der Fortschreibung bisheriger Maßnahmen und Entwicklung neuer Maßnahmen beginnt, ist es zunächst sinnvoll, die bisherige Maßnahmenumsetzung und den Umgang mit Lärmimmissionen in anderen Planungen und Planwerken zu evaluieren. Dabei werden der aktuelle Umsetzungsstand der umgesetzten, geplanten, aber (noch) nicht realisierten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II zusammengefasst, bilanziert und bestehende Hemmnisse analysiert. Darüber hinaus wird analysiert, wie in anderen Planungen mit Lärmimmissionen umgegangen wird und ob die in dem Lärmaktionsplan der Stufe II ermittelten Lärmbrennpunkte berücksichtigt werden. Schließlich werden die Lärmkartierungsergebnisse der Jahre 2012 bzw. 2014 und 2017 miteinander verglichen.

3.1 Umsetzungsstand der Maßnahmen

Die Auswertung der Lärmkartierungen der Jahre 2012 und 2014 ergab gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen für die Rostocker Bevölkerung aus dem Kraftfahrzeug-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr. Daraufhin wurden im Lärmaktionsplan der Stufe II Maßnahmen erarbeitet, die die Lärmsituation signifikant verbessern sollen.

Der Umsetzungsstand der LAP-Maßnahmen ist bezüglich der drei Verkehrsarten sehr unterschiedlich. Im Bereich Straßenbahnverkehr werden nach Auskunft der RSAG alle im LAP Stufe II vorgesehenen Maßnahmen bis zum Frühjahr 2018 abgeschlossen sein.

Die Umsetzung von Straßenverkehrsmaßnahmen ist komplex, da die Maßnahmen einem Abwägungsprozess unterliegen und zwischen verschiedenen Akteuren abgestimmt werden müssen. Zudem benötigen Straßenbaumaßnahmen einen entsprechenden Planungsvorlauf, da vielfach Machbarkeitsstudien erstellt oder Maßnahmenvorschläge vertieft untersucht werden müssen. Für alle kurzfristig und die Mehrzahl der mittelfristig vorgesehenen Maßnahmen wurden Vorarbeiten begonnen. Seit 2011 erprobt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock lärmoptimierte Asphaltbeläge. Zu Geschwindigkeitsreduzierungen gab es vorbereitende Arbeiten wie Geschwindigkeitsmessungen und mehrere vorbereitende Abstimmungsrunden. Für die Umsetzung von Straßenraumumgestaltungen sind Machbarkeitsstudien erstellt worden. Erste Maßnahmen wurden umgesetzt. Weitere befinden sich in der Realisierung oder Haushaltsmittel sind bereits eingestellt.

Im Eisenbahnverkehr wurden keine Maßnahmen realisiert. Das eigene Lärmsanierungsprogramm der Bahn sieht Maßnahmen für Rostock nicht vor dem Jahr 2025 vor.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenverkehr

Die Stadt Rostock hat in den letzten Jahren im Straßenverkehr ausgewählte Maßnahmen des LAP vorangebracht, um die Lärmsituation zu verbessern. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Sanierung von Fahrbahnbelägen. Ursprünglich kurzfristig geplante Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit konnten demgegenüber noch nicht realisiert werden. Dementsprechend besteht im Straßenverkehr weiterhin ein hoher Handlungsbedarf.

Seit 2012 wurden an vier Lärmbrennpunkten Straßenverkehrsmaßnahmen umgesetzt (L 22 / Neu Hinrichsdorf S5, Trotzenburger Weg S36, Hamburger Straße S41 und Rigaer Straße SB1) (Anlage 2). Beim Lärmbrennpunkt Tanneweg (S35) steht die Umsetzung kurz vor dem Abschluss. Beim Lärmbrennpunkt Petridamm (S9b) beginnt die Realisierung in 2018. An sieben Lärmbrennpunkten sind vorbereitende Arbeiten wie Machbarkeitsstudien begonnen bzw. abgeschlossen worden (Richard-Wagner-Straße S17, Blücherstraße S18, Parkstraße S26, Satower Straße S33, Goerdeler Straße S40) oder die Maßnahmenumsetzung ist in künftigen Haushaltsplänen berücksichtigt (Neubrandenburger Straße S11, Herweghstraße S19). Eine Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde für sechs Lärmbrennpunkte begonnen (Neubrandenburger Straße S11, Blücherstraße S18, Herweghstraße S19, Wismarsche Straße S25, Parkstraße S26 und Rostocker Straße S45). Bei 21 der 47 Lärmbrennpunkte wurden in den letzten fünf Jahren noch keine Maßnahmenvorbe-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

reitungen begonnen (L 22 Hinrichshäger Straße S4, A 19 S6 / S7, Hinrichsdorfer Straße S8, Dierkower Damm S9a, Tessiner Straße S10, Mühlendamm S12 / S13, Am Strande S15, Goethestraße S20, Am Vögenteich S21, August-Bebel-Straße S22 / S23, Karl-Marx-Straße S28, Kopernikusstraße S29, Warnowufer S31, Rennbahnallee S34, Hamburger Straße S37, Händelstraße S38, Ulrich-von-Hutten-Straße S39, Pressentinstraße S42). An sechs dieser Lärmbrennpunkte wurden in früheren Jahren bereits LAP-Maßnahmen durchgeführt (L 22 Hinrichshäger Straße S4, Tessiner Straße S10, Am Strande S15, Karl-Marx-Straße S28, Warnowufer S31, Hamburger Straße S37). Bei elf Lärmbrennpunkten hat der LAP der Stufe II keine Maßnahmen festgelegt (S1, S2, S3, S14, S16, S24, S27, S32, S43, S44, S46). Davon wurden an zwei Lärmbrennpunkten bereits in früheren Jahren LAP-Maßnahmen umgesetzt (Am Strande S14, Dethardingstraße S27).

Bei der Mehrheit der noch nicht vorbereiteten Maßnahmen handelt es sich um langfristig vorgesehene Maßnahmen. Diese werden im Lärmaktionsplan der Stufe III fortgeschrieben.

Fahrbahnerneuerung

Bereits seit dem Jahr 2011 erprobt die Stadt Rostock den Einsatz lärmoptimierter Asphalte. In der Straße Am Strande (S14) wurde ein lärmoptimierter Asphalt (LOA 5D) eingebaut. In der Ortsdurchfahrt Nienhagen (S4) erfolgte 2012/13 der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts eines anderen Typs (DSH-V 5). In der Hamburger Straße liegt seit 2012 ein konventioneller aber lärmarmers Splittmastixasphalt vom Typ SMA 8. Bei allen Versuchsstrecken wurden in den Jahren 2014 und 2016 Nahfeldmessungen durchgeführt, um die Wirkung der Fahrbahnbeläge zu beobachten und um zu überprüfen, ob die Lärmreduktionen auch Jahre nach Einbau noch nachweisbar und damit nachhaltig sind. Die Ergebnisse zeigen:

- LOA 5D und DSH-V 5 zeigen nach ihrem Einbau hohe Lärmminderungswerte von bis zu -4 dB(A),
- die Belagsart SMA 8 zeigt geringere Entlastungswerte von bis zu -2 dB(A),
- die Lärmminderungswirkung lässt bei allen Belagsarten nach,
- nach einer Liegedauer von fünf Jahren erreicht die Belagsart LOA 5D immer noch eine Lärmminderungswirkung zwischen -3 und -1 dB(A).

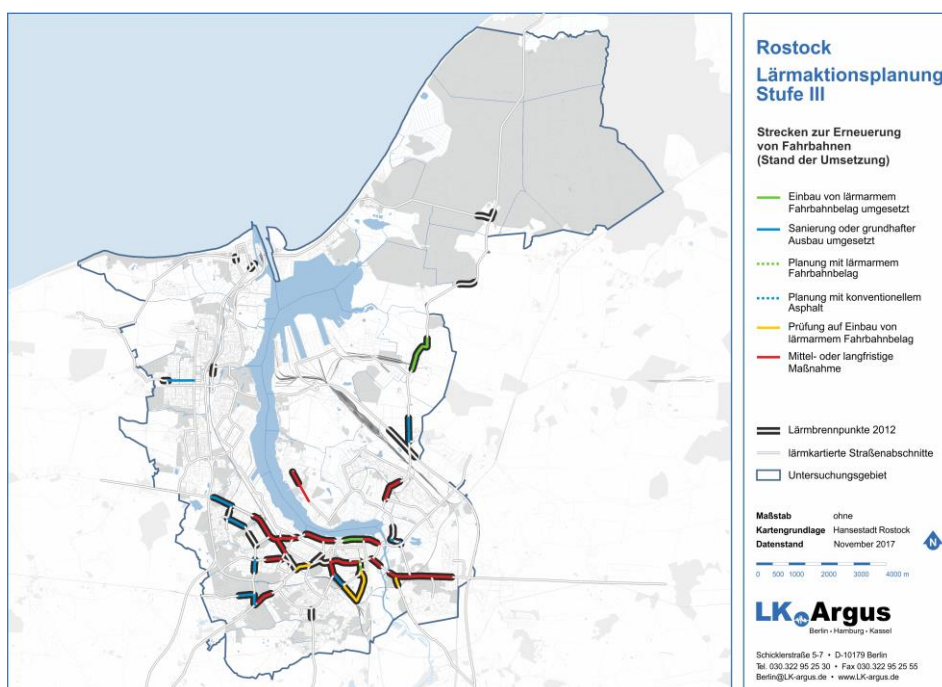
Die Messungen werden in den nächsten Jahren fortgeführt. Inzwischen gibt es bundesweit Erfahrungen mit gummimodifizierten lärmarmen Asphaltdeckschichten. Mit ihnen sollen weitere Lärmminderungen von bis zu -2 dB(A) möglich sein und sich die Haltbarkeit verbessern. Das Amt für Verkehrsanlagen greift daher inzwischen teilweise auf gummimodifizierten Splittmastixasphalt zurück.

Darüber hinaus wurden Straßensanierungen oder Ausbauten mit konventionellem Asphalt durchgeführt (Abbildung 8).

Im Rahmen der an den LAP Stufe II anschließenden Straßensanierungsplanung der Richard-Wagner-Straße (S17) ergab eine Überprüfung hinsichtlich der Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV, dass kein Anspruch auf den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts besteht. Dennoch wird hier ein lärmarmen Asphalt SMA 8 eingebaut. An den drei Lärmbrennpunkten Neubrandenburger Straße (S11), Blücherstraße (S18), Herweghstraße (S19) wurden bzw. werden Machbarkeitsstudien zum Einsatz von lärmarmen Belägen durchgeführt. Weitere wie an der Parkstraße (S26) sind in Vorbereitung. Nach den Machbarkeitsstudien erfolgen weitere Arbeitsschritte wie die Einbeziehung der Öffentlichkeit, die Entwurfsplanung sowie die Aufnahme in andere Planwerke und ggf. eine Beantragung von Fördermitteln.

An allen anderen Lärmbrennpunkten an denen lärmarme Beläge zum Einsatz kommen sollten, ist eine Umsetzung mittel- oder langfristig geplant.

Abbildung 8: Umsetzungsstand bei Strecken mit Maßnahmen der Fahrbahnerneuerung



Geschwindigkeitsreduzierung

Aus Lärmschutzgründen gelten in der Dethardingstraße (S27) und der Karl-Marx-Straße (S28) bereits seit dem Jahr 2000 nachts niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Abbildung 9).

Sämtliche Tempo 30 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung unterliegen Einzelfall bezogen dem ausschließlichen Genehmigungsvorbehalt des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-

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

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

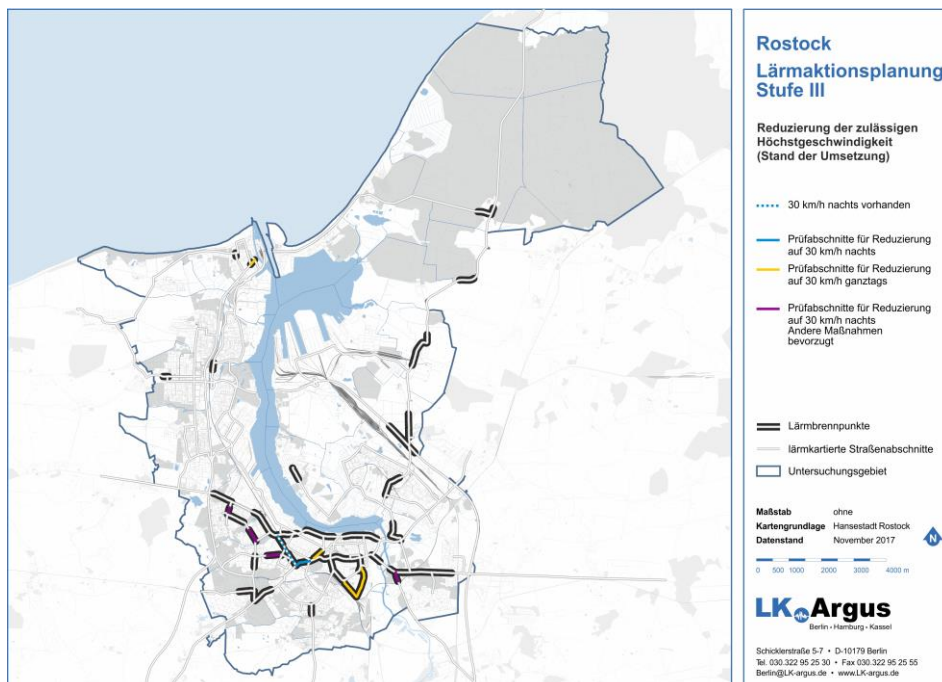
16. August 2018

Vorpommern und nicht der Kommune selbst. Dementsprechend sind die Maßnahmen genehmigungsreif vorzubereiten. Zur Verbesserung und Beschleunigung des Prozesses hat sich das Amt für Umweltschutz am Forschungsprojekt des Umweltbundesamts „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“ (Sommer & Heinrichs, 2016) beteiligt. Zugleich erfolgten bereits mehrere Abstimmungen zwischen dem Amt für Umweltschutz und der Verkehrsbehörde. Für die vordringlichsten sechs Lärmbrennpunkte (Neubrandenburger Straße S11, Blücherstraße S18, Herweghstraße S19, Wismarsche Straße S25, Parkstraße S26 und Rostocker Straße S45) besprachen die teilnehmenden Behörden Ideen zur Begründung und Beantragung von Tempo 30 und das weitere Vorgehen. Vorbereitend wurden in drei Straßen (Blücherstraße, Herweghstraße und Parkstraße) sogenannte Impactormessungen durchgeführt, bei denen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten der Pkw und Lkw erfasst und differenziert ausgewertet werden. Diese Messungen bilden neben der RLS 90 Berechnung eine weitere Grundlage für das Genehmigungsverfahren. Die Prüfungen für die sechs genannten Straßenabschnitte werden in 2018 fortgesetzt.

Für weitere vier Lärmbrennpunkte (Kopernikusstraße S29, Händelstraße S38, Ulrich-von-Hutten-Straße S39 und Goerdeler Straße S40) stehen Prüfungen noch aus. Drei Lärmbrennpunkte (S29, S38 und S39) sind zurückgestellt, da eine Geschwindigkeitsreduzierung dort erst realisiert werden soll, wenn andere Maßnahmen nicht umgesetzt werden können.

Am Streckenabschnitt Trotzenburger Weg (S36) wurde die Tempo-30-Regelung für den Lkw-Verkehr wieder aufgehoben, nachdem der Fahrbahnbelag saniert wurde. Beim Tannenweg (S35) erfolgt dieser Schritt voraussichtlich nach Abschluss der momentanen Sanierung.

Abbildung 9: Umsetzungsstand bei der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

Straßenraumgestaltung, Ortsumfahrungen, Kreisverkehre und Einbau von Lärmschutzwänden

Eine veränderte Straßenraumgestaltung wird aktuell für den Tannenweg (S35) umgesetzt. Am Petridamm (S9) ist eine weitere geplant und steht kurz vor ihrer Umsetzung. Bei der Richard-Wagner-Straße (S17) wird aktuell die Entwurfsplanung überarbeitet. Die Realisierung ist für 2019 geplant. Eine Machbarkeitsstudie für die Blücherstraße (S18) steht kurz vor dem Abschluss. Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie für die Neubrandenburger Straße (S11) sollen die Entwurfsplanungen kurzfristig (für 2018-2020 voraussichtlich Haushaltsmittel) erfolgen. Für die übrigen Streckenabschnitte, an denen straßenraumorganisatorische Maßnahmen im LAP Stufe II vorgeschlagen wurden, können entsprechende Maßnahmen erst langfristig erfolgen (Abbildung 10).

Die geplanten Ortsumfahrungen an den Lämbrennpunkten Ortsdurchfahrt Nienhagen (S4) und Dierkower Damm / Petridamm (S9) sind langfristige Maßnahmen. Sie sind Teil des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ).

Für den Kreisverkehr Goerdeler Straße (S40) wurde eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Eine Umsetzung ist abhängig von der Haushaltslage und kann daher noch nicht erfolgen. Für die anderen vorgeschlagenen Kreisverkehre sind noch keine Untersuchungen beauftragt worden.

Die Prüfung auf Umsetzung von Lärmschutzwänden sollte langfristig erfolgen. Passiver Schallschutz kam in der Ortsdurchfahrt Neu Hinrichsdorf (S5) zum Einsatz. Hier wurde auf Lärmschutzwände als aktive Maßnahme verzichtet und auf passiven Lärmschutz abgestellt.

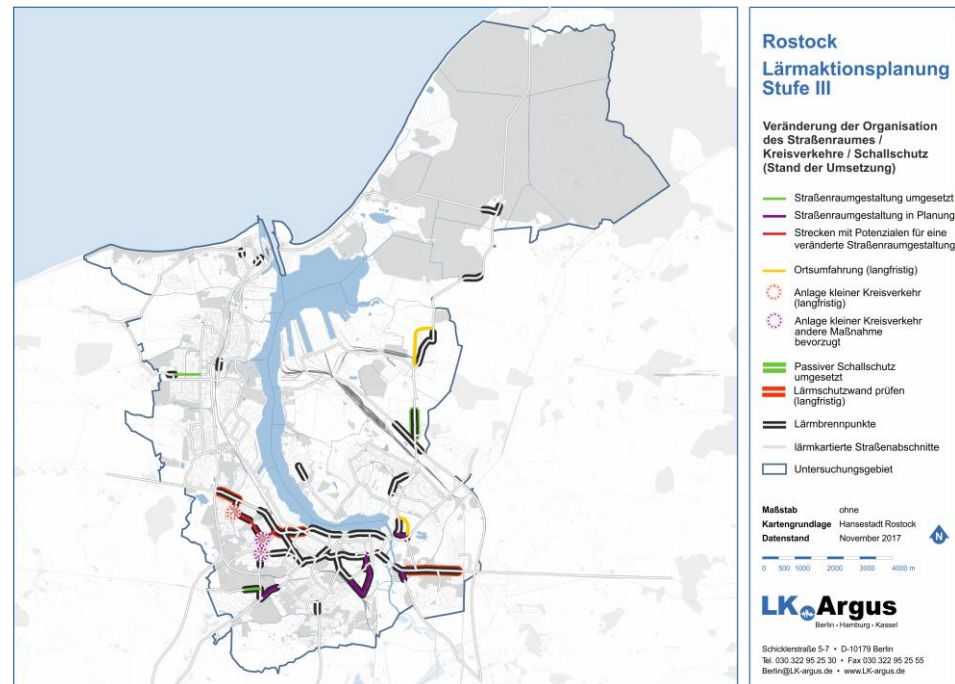
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 10: Umsetzungsstand zu Veränderungen der Organisation des Straßenraums, zu Kreisverkehren und zum Schallschutz



Straßenbahnverkehr

Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) wird alle von 2014 bis 2018 geplanten Maßnahmen bis zum Frühjahr 2018 umgesetzt haben (Tabelle 9 und Abbildung 11). Damit sind keine Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Stufe II mehr offen.

Tabelle 9: Von der RSAG durchgeführte und geplante Maßnahmen zur Lärminderung bei der Straßenbahn von 2014 bis 2018

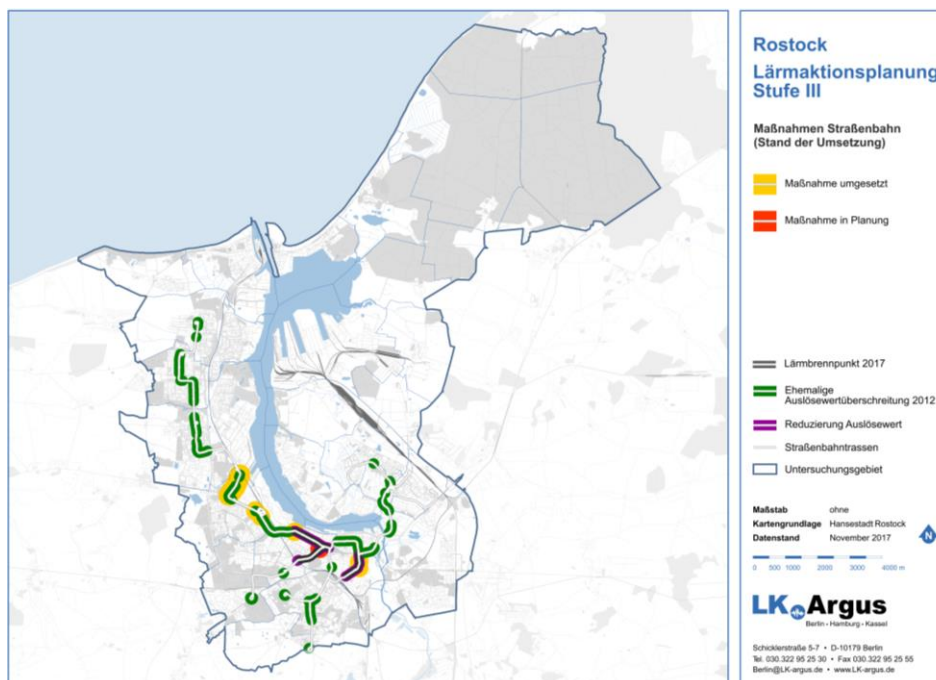
Strecke	Abschnitt (mit Angabe der davon profitierenden Abschnitte mit Auslösewertüberschreitung)	Maßnahme
Doberaner Platz bis Marienehe	Bogen Werftdreieck (T2 punktuell, T3)	Bettungsstabilisierung und Austausch der Schienenbefestigung (2015)
	Ein- / Ausfahrtsweichen Hauptgleis Kuphalstraße (T4 punktuell)	Aufarbeitung der Herzstücke und Einbau von neuen emissionsreduzierten Dämpfungssystemen in die Stellvorrichtungen der Weichen (2015)
	Ein- / Ausfahrtsweichen Schwarzer Weg (T5)	Schweißtechnische Aufarbeitung der Weichen und Ausbau des Gleiswechsels (2016)
	Überfahrt Jägerbäk (T7)	Einbau neuer Schienenstegbedämpfung mit Schienenauswechslung (2014)

Strecke	Abschnitt (mit Angabe der davon profitierenden Abschnitte mit Auslösewertüberschreitung)	Maßnahme
Doberaner Platz bis Neuer Friedhof	Haltestelle Doberaner Platz bis Höhe Bergstraße (T1, T14 punktuell)	Einbau neuer Weiche, inkl. Zungenwechsel der Gegenrichtung (geplant für Frühjahr 2018)
Steintor bis Platz der Freundschaft	Bogen Paulstraße (T25)	Einbau neuer Deckenschluss (2014)
	Bogen Leibnitzplatz (T25)	Schweißtechnische Weichenaufarbeitung (2015)

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht
16. August 2018

Abbildung 11: Umsetzungsstand der Maßnahmen Straßenbahn



Eisenbahnverkehr

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die Deutsche Bahn AG keine Maßnahmen durchgeführt.

Eine aktuelle Maßnahme des DB Netz AG berührt den Lärmbrennpunkt E1 in Warnemünde (Alte Bahnhofstraße). 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). Eine Umsetzung ist für 2019/20 geplant.

Das vom LAP unabhängig agierende Lärmsanierungsprogramm der Bahn hat eine eigene bundesweite Prioritätenliste. Die darin für Rostock vorgesehenen Maßnahmen werden voraussichtlich nicht vor dem Jahr 2025 beginnen.

3.2 Analyse vorhandener Planungen mit LAP-Bezug

Lärmaktionsplanung ist eine Querschnittsaufgabe. So bestehen dringend zu beachtende Verknüpfungen zur Verkehrs- und Stadtplanung. Beim Mobilitätsplan Zukunft 2030 wurde dem Rechnung getragen, in dem die Auswirkungen seiner Maßnahmen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung auf die Lärmsituation geprüft wurde. Das Verkehrssteuerungskonzept soll auch ein Umweltmodul enthalten. Das Konzept definiert Maßnahmen, die die Lärmsituation nachhaltig verbessern.

Die Bauleitplanung ist ein wichtiges Handlungsfeld für den LAP. Neben dem Flächennutzungsplan und den Bebauungsplänen, findet die Lärmaktionsplanung darüber hinaus auch Eingang in das Flächenmanagement und konkrete Bauvorhaben.

Mobilitätsplan Zukunft 2030

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat das 1998 beschlossene Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGVK) fortgeschrieben und ergänzt. Der hieraus entstandene „Mobilitätsplan Zukunft 2030“ (MOPZ) fasst die für die Zielerreichung geeignetsten Einzelmaßnahmen in einem Zielszenario 2030+ zusammen und trägt der Bevölkerungsentwicklung Rechnung. Für verschiedene Szenarien und Einzelmaßnahmen wurden im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung die Umweltauswirkungen anhand verschiedener Kriterien wie Lärm ermittelt. Dabei wurden die Lärmimmissionen auf Grundlage des VISUM-Modells des MOPZ berechnet.

Die im Zielszenario 2030+ enthaltenen Maßnahmen haben nur vereinzelt wahrnehmbare Auswirkungen auf den, durch den Kfz-Verkehr verursachten, Lärm (Abbildung 12). Die bestehenden Lärmbrennpunkte S4 an der Ortsdurchfahrt Nienhagen und S9 des Straßenzugs Dierkower Damm und Petridamm werden durch die Maßnahmen K-11 Ortsumgehung Nienhagen und K-12 Verlegung Dierkower Damm entlastet. Die Ortsumfahrung K-10 Gehlsdorf sorgt für eine flächig wirkende Entlastung des Ortsteils.

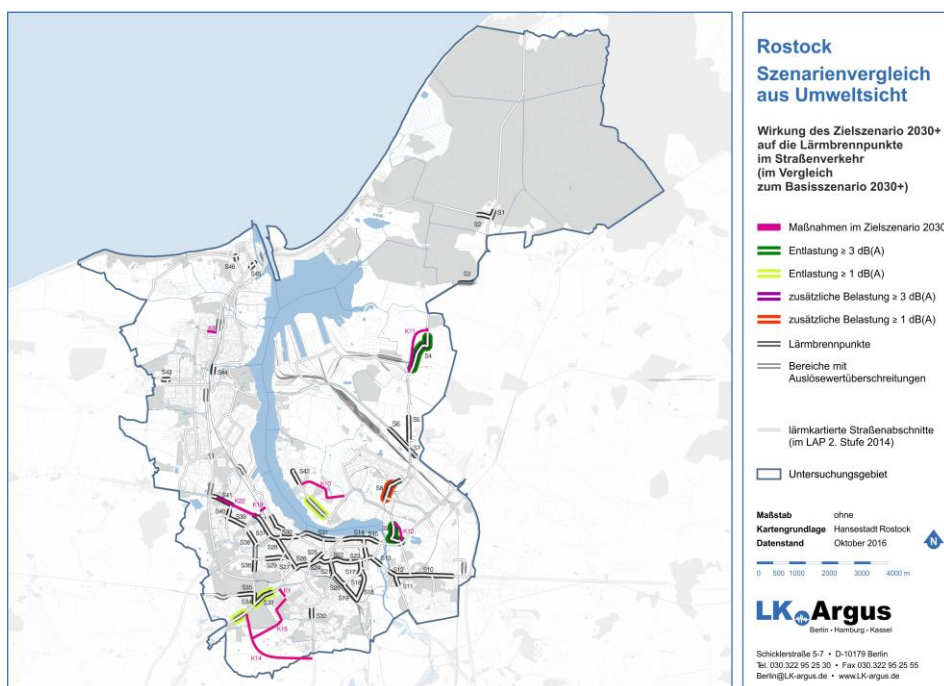
Die größte neue Belastung geht von der geplanten Anbindung neuer Wohngebiete in Biestow aus (Maßnahmen K-14a und K-14b¹⁴). Diese sorgt gleichzeitig

¹⁴ Die Maßnahme K-14a ist eine Straßenspange zwischen Nobelstraße und Satower Straße. Bei der Maßnahme K-14b handelt es sich um eine Straßenverbindung zwischen der Maßnahme K-14a und dem Südring.

für geringfügige Entlastungen der Satower Straße (Lärmbrennpunkt S33). Die Netzergänzungen K-8 Mecklenburger Allee und K-19 Schwarzer Weg werden trotz in der Nähe befindlicher Wohnbebauung voraussichtlich nicht zu Auslösewertüberschreitungen führen, da das modellierte Verkehrsaufkommen gering und der Abstand zur Wohnbebauung ausreichend groß ist. Zudem gilt für alle Neubaumaßnahmen sowohl für Straßen als auch Schienenwege gemäß § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), dass eine ausreichende Lärmvorsorge unter Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV (Bundesrepublik Deutschland, 1990) sicherzustellen ist.

Es gibt zwei Bereiche mit wahrnehmbarer Änderung der Lärmsituation, die von mehreren Maßnahmen verursacht werden. In der Doberaner Straße¹⁵ sorgt eine Abnahme des Kfz-Verkehrs für eine Lärminderung zwischen 1 und 3 dB(A). In der Hinrichsdorfer Straße (Lärmbrennpunkt S8) nimmt der Kfz-Verkehr so stark zu, dass die Lärmimmissionen um mehr als 1 dB(A) steigen. Grund dürfte vor allem die Verlagerung des Verkehrs von der B 105 auf die L 22 aufgrund der verkehrsbeschleunigenden Maßnahmen Nienhagen (K-11) und Dierkower Damm (K-12) sein. Mit der allgemeinen Verkehrszunahme im Nordosten erhöht sich der Verkehrslärm zusätzlich.

Abbildung 12: Auswirkungen der Maßnahmen des Mobilitätsplans Zukunft auf die Lärmbrennpunkte und Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen des LAP der Stufe II



Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds führen zu keiner unmittelbar akustisch wahrnehmbaren Verminderung des Kfz-Lärms, leisten aber einen

¹⁵ Die Doberaner Straße ist kein Lärmbrennpunkt und daher nicht in der Abbildung 12 enthalten.

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

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Beitrag dazu, dass der Kfz-Verkehr trotz Bevölkerungszunahme in der Regel nicht akustisch wirksam zunimmt.

Bei der Betrachtung der Lärmbrennpunkte aus dem LAP ist zu beachten, dass nur die Wirkungen der MOPZ-Maßnahmen des „Zielszenario 2030+“ im Vergleich mit dem „Basisszenario 2030+“ betrachtet werden. Empfohlene Maßnahmen des LAP kommen bis auf Ortsumgehungen in den Szenarien und dieser Bewertung nicht zum Tragen.

Insgesamt wirken sich die Maßnahmen des MOPZ positiv auf die Lärmbelastung aus. Geringfügig wahrnehmbare Mehrbelastungen im Lärmbrennpunkt S8 (Hinrichsdorfer Straße) sind auf großräumige Verlagerungseffekte und die Bevölkerungszunahme zurückzuführen.

Verkehrssteuerungskonzept 2016

Das Verkehrssteuerungskonzept ist ein Baustein im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Ziel der zukünftigen umweltsensitiven Verkehrssteuerung ist es u. a., Kapazitätsreserven im Straßennetz besser auszuschöpfen sowie die Verkehrssituation und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Insbesondere sollen beim ÖV Wartezeiten und beim MIV Staus vermieden werden. Ausdrücklich soll auf die Umweltverträglichkeit geachtet werden (z. B. Luftqualität, nachhaltige Einhaltung der Grenzwerte).

Für die Lärminderung wichtige Bestandteile sind u. a. die im Verkehrssteuerungskonzept angestrebte Kanalisierung des Kfz-Verkehrs auf zentrale Hauptachsen und die Koordinierung von Lichtsignalanlagen. Die erste Maßnahme reduziert die flächenhafte Verlärmung auf wenige Hauptachsen. Die Koordinierung von Lichtsignalanlagen führt zu einer Verstetigung des Verkehrs und damit zu geringeren Lärmemissionen.

Zudem werden Maßnahmen initiiert, die langfristig zu einer höheren Attraktivität des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs führen.

Städtebau

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock berücksichtigt bei der Flächenentwicklung und der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, die vom Lärm ausgehenden Einschränkungen. Hierzu wird aktuell parallel zur Bearbeitung des LAP Stufe III eine Gesamtlärmkarte unter Berücksichtigung aller Lärmarten erstellt. Dies erfolgt auf Basis der Lärmkartierung 2017 sowie weiterer vorliegender Gutachten, Modelle und Berechnungen.

Das Flächenmanagement der Stadt Rostock bildet auf Grundlage des seit 2006 geltenden Flächennutzungsplanes 237 mögliche Bauflächen ab (Flächenmanagement mit Stand vom 16.10.2017). Zu diesen Bauflächen gehören für den

Wohnungsbau vorgemerkt Bauflächen, aber auch Entwicklungsflächen für Gewerbe, Erholung oder soziale Einrichtungen. Eine erste Prüfung ergab, dass 91 dieser Flächen, dies sind rund 38 % aller möglichen Bauflächen, von Auslösewertüberschreitungen $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ durch den Straßenverkehr, Straßenbahnverkehr oder Eisenbahnverkehr betroffen sind. Schließt man Gewerbeflächen aus dieser Betrachtung aus, sind 52 von 145 Flächen von Auslösewertüberschreitungen betroffen (35 % der betrachteten Flächen ohne Gewerbe) (Abbildung 13).

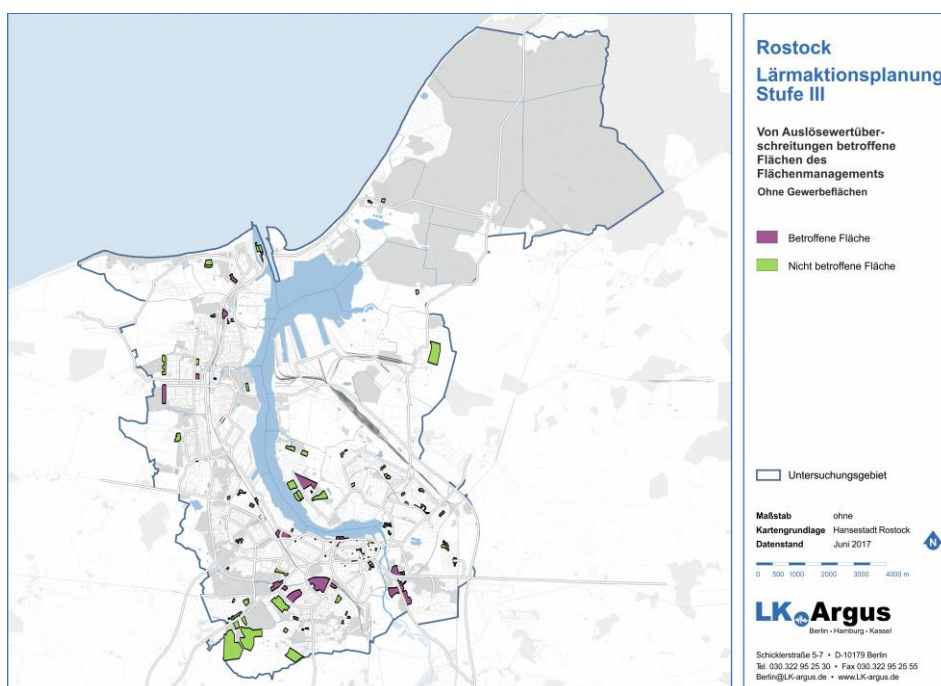
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

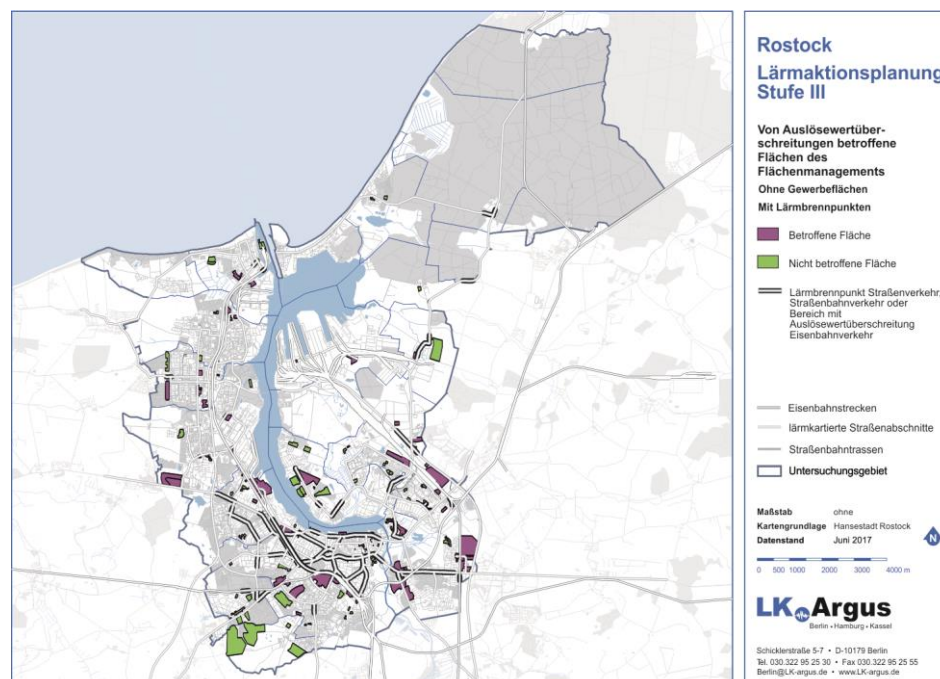
16. August 2018

Abbildung 13: Von Auslösewertüberschreitungen betroffene Flächen (ohne Gewerbeflächen) des Flächenmanagements



Einige Gebiete grenzen unmittelbar an Lärmbrennpunkten an, oder ihre Erschließung führt zu mehr (Straßen-)Verkehr und damit zu einer Verschärfung der Lärmsituation (Abbildung 14). Dies betrifft vor allem Flächen in der Innenstadt bzw. an der Innenstadt angrenzende Flächen. Bei diesen betroffenen Flächen sind bei der Flächenentwicklung besondere Vorkehrungen gegen Lärm zu treffen.

Abbildung 14: Von Auslösewertüberschreitungen betroffene Flächen (ohne Gewerbeflächen) des Flächenmanagements und die Lärmbrennpunkte



Bebauungspläne

Beispielhaft werden im Lärmaktionsplan fünf Bebauungspläne (B-Pläne) betrachtet und hinsichtlich ihrer Berücksichtigung der Lärmsituation analysiert. Daher werden B-Pläne ausgesucht, die sich an Lärmbrennpunkten oder an Verkehrswegen mit Auslösewertüberschreitungen oberhalb von L_{DEN} 65 dB(A) und / oder L_{Night} 55 dB(A) befinden. Die Zeitpunkte ihrer Aufstellung reichen von 1998 bis 2017, so kann die zeitliche Entwicklung hinsichtlich des Umgangs mit der Lärmproblematik berücksichtigt werden. Folgende B-Pläne werden betrachtet (Abbildung 15, Seite 35):

- Brinckmanshöhe, 12.W.60.
Die Begründung zum B-Plan wurde am 4.3.1998 von der Bürgerschaft gebilligt.
Der B-Plan wurde zurzeit des Lärmminderungsprogramms 1998 aufgestellt. Aktuell befindet sich das B-Plangebiet an keinem Lärmbrennpunkt. Das Gebiet liegt aber an der Schienentrasse in Richtung Überseehafen und in Nähe der A 19. Laut einer Schallimmissionsprognose aus dem Jahr 2014 sind Lärmpegelüberschreitungen tagsüber oberhalb des städtebaulichen Orientierungswertes¹⁶ Tag von 55 dB(A) um 1 bis 9 dB(A) und nachts ober-

¹⁶ Die DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ bestimmt die Orientierungswerte. Die Emissionspegel wurden nach der RLS-90 (Bundesminister für Verkehr, 1990) berechnet.

halb des städtebaulichen Orientierungswertes Nacht von 45 dB(A) um 4 bis 11 dB(A) zu erwarten.

- City-Entwicklungsbereich Karlstraße, 11.MK.86.
Die letzte Änderung wurde am 12.7.2000 beschlossen.
Der B-Plan wurde nach dem Lärmminierungsprogramm 1998 aufgestellt.
Das Gebiet befindet sich am Lärmbrennpunkt S21 Am Vögenteich und wird vom Lärmbrennpunkt S22 August-Bebel-Straße durchquert. Die Lärmpegel Am Vögenteich überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung an der bestehenden Bebauung tagsüber Pegel von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A). Die Lärmpegel an der August-Bebel-Straße überschreiten an der bestehenden Bebauung tagsüber Pegel von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).
- Weißes Kreuz, 12.MI.84.
Die Begründung zum B-Plan wurde am 3.7.2002 von der Bürgerschaft gebilligt (es liegt eine Schalltechnische Untersuchung zur geplanten 1. Änderung des B-Plans vor, Entwurf 17.1.2017).
Der B-Plan wurde nach dem Lärmminierungsprogramm 1998 aufgestellt.
Das Gebiet befindet sich an den Lärmbrennpunkten S10 Tessiner Straße und S12 Mühlendamm. Die Lärmpegel an der Tessiner Straße überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung an der bestehenden Bebauung tagsüber Werte von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A). Die Lärmpegel am Mühlendamm überschreiten an der bestehenden Bebauung tagsüber Werte von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).
- Ehemalige Molkerei, Neubrandenburger Straße, 12.W.188 – Teilbereich 1 –
Es liegt ein B-Plan-Entwurf vom 23.04.2018 vor.
Der B-Plan wurde nach dem Lärmaktionsplan der Stufe II entworfen.
Aktuell befindet sich das B-Plangebiet an keinem Lärmbrennpunkt. Das Gebiet liegt aber an der Neubrandenburger Straße, die weiter nördlich für den Lärmbrennpunkt S11 verantwortlich ist und südlich einer Eisenbahnstrecke. Laut Schallimmissionsprognose aus dem Jahr 2016 sind Lärmpegelüberschreitungen tagsüber über dem städtebaulichen Orientierungswert¹⁷ Tag von 55 dB(A) um bis zu 5 dB(A) und nachts über dem städtebaulichen Orientierungswert Nacht von 45 dB(A) um bis zu 10 dB(A) zu erwarten.
- Werftdreieck, 10.MU.63.
Der B-Plan wird zurzeit aufgestellt. Es liegt eine Schalltechnische Untersuchung zum Funktionsplan mit dem Entwurfs-Stand 7.9.2017 vor.
Der B-Plan wird nach dem Lärmaktionsplan der Stufe II aufgestellt.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

¹⁷ Die DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ bestimmt die Orientierungswerte. Die Emissionspegel wurden nach der RLS-90 (Bundesminister für Verkehr, 1990) berechnet.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Das Gebiet befindet sich an den Lärmbrennpunkten S30 Lübecker Straße und E2 Schweriner Straße. Ggf. sind auch Lärmpegelüberschreitungen durch die Straßenbahn zu erwarten. Die Lärmpegel der beiden Lärmbrennpunkte überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung im Plangebiet tagsüber Werte von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, bei B-Plänen Lärminderungsmaßnahmen festzusetzen (FIRU, 2002). Dabei sollte das Ziel sein, bereits die Außenwohnbereiche ausreichend vor Lärm zu schützen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind daher passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen. Folgende Liste zeigt die möglichen Maßnahmen. Dabei werden die für das benannte Ziel wirksamsten und daher prioritär festzusetzenden Maßnahmen zuerst genannt:

- (1) Abstand: Einhaltung eines ausreichenden Abstands zwischen Verkehrsweg und Immissionsort,
- (2) Nutzungsabstufung / Puffernutzungen: die Wohnbebauung schützende Riegelbebauung mit Gewerbebauten, Parkhäusern oder Dienstleistungsgebäuden,
- (3) Abschirmung durch Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwand/-wall, Lärmschutztunnel),
- (4) Abschirmung durch Baustrukturen: Eigenabschirmung der (geplanten) Gebäude, bspw. geschlossene Baublöcke,
- (5) Organisation von Grundstücken und Freibereich: Schaffung von ruhigen Bereichen für Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone),
- (6) vertikale Gliederung der Nutzungsbereiche (z. B. Büronutzung auf den unteren Etagen, darüber Wohnnutzung),
- (7) Grundrissorientierung, Gebäudeorganisation: Anordnung von Wohnungen, lärmsensiblen Räumen oder Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone) auf der ruhigen Seite, besonderer Schutz gilt den Übernachtungsräumen,
- (8) Schallabsorbierende Ausführung von Fassaden,
- (9) Fassadengestaltung / architektonischer Schallschutz (Loggien, Laubengänge und Balkone),
- (10) Schalldämmung von Außenbauteilen zu schützender Räume (wie Lärmschutzfenster und Lüftungseinrichtungen).

Tabelle 10 zeigt die in den B-Plänen benannten Lärminderungsmaßnahmen.

Tabelle 10: Bei den B-Plänen festgeschriebene oder vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahme	12.W.60 Brinckmans- höhe	11.MK.86 City-Entw.- bereich Karlstraße	12.MI.84 Weißes Kreuz	12.W.188 Ehem. Molkerei	10.MU.63* Werftdreieck
(1) Abstand				✓	
(2) Nutzungs- abstufung					✓
(3) Lärmschutz- wände					
(4) Riegel- bebauung					✓
(5) Grundstücks- organisation			✓		✓
(6) Vertikale Gliederung	✓ ¹⁸				✓
(7) Grundrissori- entierung			✓	✓	✓
(8) Schallabsor- bierende Fas- sade					✓
(9) architektoni- scher Schall- schutz					✓
(10) Schalldäm- mung	✓	✓	✓	✓	✓

* Dies sind die Vorschläge der Schalltechnischen Untersuchung zum Funktionsplan.

Bei allen betrachteten B-Plänen werden Festsetzungen zur Vermeidung von Lärmbelastungen getroffen oder sind geplant. Bei den aktuellen B-Plänen werden Maßnahmen ausgesprochen, die die Außenbereiche stärker schützen, in dem ein ausreichender Abstand der Wohnbebauung zur Lärmquelle eingehalten oder eine lärmabschirmende Bebauung festgelegt wird. Bei den älteren B-Plänen wird zwar auf die Möglichkeiten der lärmindernden Grundrissgestaltung hingewiesen, Festsetzungen gibt es bei den ausgewählten älteren Plänen jedoch nur in einem Fall (Weißes Kreuz). Bei allen B-Plänen gibt es Festsetzungen zum passiven Lärmschutz, wie Schalldämmung durch entsprechend gestaltete Außenbauteile und schallgedämpfte / schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Kinderzimmer.

Empfehlungen

Der Neubau von Gebäuden führt in der Regel zu höheren Lärmbelastungen. Besteht eine Lärmproblematik im umgebenden Netz sollte der Geltungsbereich

¹⁸ Die Maßnahme wurde jedoch nicht vollzogen.

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

des B-Plans so gewählt werden, dass eine umfassende Konfliktbewältigung möglich ist. Es gibt zwei maßgebliche Ursachen:

- Lärmwirkungen können städtebaulich bedingt sein (z. B. können städtebauliche Ergänzungen oder Baulückenschließungen zu Schallreflexion an den neuen Gebäuden führen). Dies betrifft insbesondere das nahe Umfeld eines B-Planbereichs.
- Lärmwirkungen im Umfeld können durch Zunahmen der Verkehrsbelastung bedingt sein. In diesem Fall muss der Untersuchungsraum des Bebauungsplans und gegebenenfalls der Geltungsbereich ausreichend groß sein, um die Auswirkungen von zu erwartenden Verkehrszunahmen abbilden zu können.

Diese Lärmwirkungen sollten bei der verkehrlichen und schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan zusätzlich betrachtet werden.

Folgende Maßnahmen können über die bisher praktizierten Festlegungen hinausgehend berücksichtigt werden:

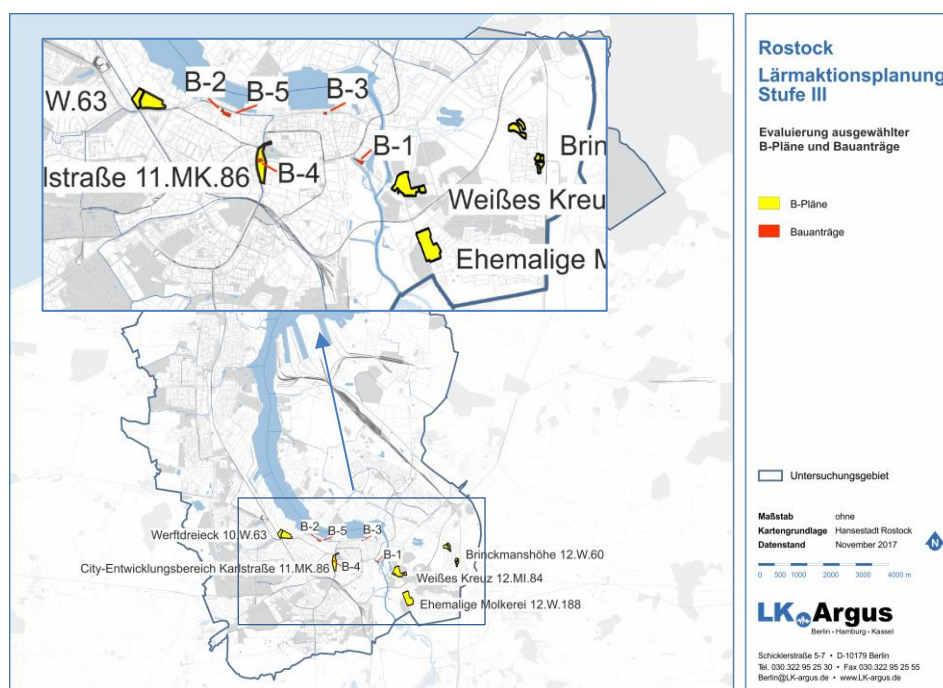
- Überprüfung der Erschließung und Anbindung des Standortes mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln und Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen, wenn erforderlich. Hierbei sind auch Maßnahmen auf der beplanten Fläche selbst von Bedeutung, wie die Schaffung einer attraktiven Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr.
- Konzept zur Erschließung des Standortes für den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der Lärmbetroffenheiten im umgebenden Netz (äußere und innere Erschließung).
- Prüfung und ggf. Entwicklung von Konzepten mit verkehrsreduzierenden Ansätzen, z. B. autoarmes Wohnen, Stellplatzbegrenzung bei gewerblicher Nutzung und Geschäftsnutzung in gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lagen (z. B. Umsetzung des Ziels 80 % ÖPNV und 20 % MIV für die innere Stadt), planerische Feinsteuerung durch Stellplatzbegrenzung nach § 12 BauNVO, Konzepte des Mobilitätsmanagements wie wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement oder betriebliches Mobilitätsmanagement bei Arbeitsstätten.
- Entwicklung von Maßnahmen zur (kompensatorischen) Lärminderung bei zu erwartenden Verkehrszunahmen aufgrund der vorgesehenen Nutzungen.

- gutachterliche Prüfung und ggf. Festsetzung von reflexionsarmen Fassadenelementen.¹⁹

Diese Maßnahmen oder Konzepte sind nicht alle im Bebauungsplan direkt regelbar, beeinflussen aber die Planung vor allem durch Veränderungen der prognostizierten Verkehrsstärken und der prognostizierten Lärmbelastungen. Festsetzungsrelevant im B-Plan sind insbesondere Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr entsprechend einer geeigneten Erschließungskonzeption. Darüber hinaus können die zu erstellenden Stellplätze beschränkt werden. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist die Festsetzung von Flächen bzw. die Belastung dieser mit Geh- und Fahrrechten für diese Verkehrsarten von Bedeutung.

Darüber hinaus sollten bestehende B-Pläne regelmäßig dahingehend überprüft werden, ob sich die Voraussetzungen, wie Lärmbelastungen verändert haben. Ggf. ist ein Änderungsverfahren anzustreben.

Abbildung 15: Lage der ausgewählten B-Pläne und Bauanträge



Bauvorhaben

Die für eine Analyse beispielhaft ausgewählten und nachfolgend betrachteten Wohnbauvorhaben liegen alle an Lärmbrennpunkten des Straßenverkehrs. Die Bauanträge stammen aus den Jahren 2015-2017 und wurden zeitlich nach dem

¹⁹ Bei der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sind einige Randbedingungen zu beachten, so ist beispielsweise der Anteil der schallabsorbierenden Fassadenelemente rechnerisch zu bestimmen. **Es ist eine ungültige Quelle angegeben..**

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

LAP der Stufe II beantragt oder genehmigt. Die entsprechenden Vorhaben befinden sich mit einer Ausnahme im unbeplanten Innenbereich (also außerhalb von B-Plänen).

Folgende Bauanträge werden betrachtet (Abbildung 15):

- B-1, Neubau von zwei Mehrfamilienhäusern mit Tiefgarage, Baugenehmigung 2015
Lärmbrennpunkt S13, Mühlendamm
Die Lärmpegel überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung an der Gebäudefassade tagsüber Werte von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).
- B-2, Neubau eines Wohngebäudes mit 24 WE und Garage mit 30 Stellplätzen, laufendes Baugenehmigungsverfahren
Lärmbrennpunkt S31, Warnowufer
Die Lärmpegel überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung tagsüber Werte von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A).
- B-3, Umbau des Mehrfamilienwohnhauses zum Arbeitnehmerwohnheim
Lärmbrennpunkt S14, Am Strande, laufendes Baugenehmigungsverfahren
Die Lärmpegel überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung tagsüber Werte von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).
- B-4, Neubau eines Mehrfamilienwohnhauses mit zwei Gebäudeteilen und Tiefgarage im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 11.MK.86 „City-Entwicklungsbereich Karlstraße“, Baugenehmigung 2017
Lärmbrennpunkt S22, August-Bebel-Straße
Die Lärmpegel überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung tagsüber Werte von 70 dB(A) und nachts von 65 dB(A).
- B-5, Neubau eines Mehrfamilienwohnhauses
Lärmbrennpunkt S31, Warnowufer, Vorbescheid 2017
Die Lärmpegel überschreiten gemäß aktueller Lärmkartierung tagsüber Werte von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A).

Bei Wohnbauvorhaben kommen generell folgende Schallschutzmaßnahmen in Betracht:

- (1) Abschirmung durch Baustrukturen/ Eigenabschirmung insbes. durch geschlossene Randbebauung,
- (2) Grundrissorientierung,.: Anordnung von schutzbedürftigen Räumen (insbesondere Übernachtungsräumen) oder Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone) auf der lärmabgewandten Gebäudeseite,
- (3) bauliche Maßnahmen wie Doppelfassaden, Laubengänge, verglaste Vorbauten (Balkone) und Loggien oder besondere Fensterkonstruktionen,

- (4) Schalldämmung von Außenbauteilen schutzbedürftiger Räume (insbes. Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen).
- (5) vertikale Gliederung der Nutzungsbereiche (z. B. Büronutzung auf den unteren Etagen, darüber Wohnnutzung),
- (6) schallabsorbierende Ausführung von Fassaden,

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Tabelle 11 zeigt die bei den exemplarischen Bauvorhaben berücksichtigten bzw. geforderten Schallschutzmaßnahmen.

Tabelle 11: Bei den Bauvorhaben berücksichtigte Schallschutzmaßnahmen

Maßnahme	B-1	B-2 *	B-3 *	B-4	B-5
(1) Abschirmende Baustruktur	✓	✓			✓
(2) Grundrissorientierung		✓			✓
(3) Bauliche Maßnahmen wie Vorbauten etc.					
(4) Schalldämmung Außenbauteile	✓	✓	✓	✓	✓
(5) Vertikale Gliederung			✓		
(6) Schallabsorbierende Fassade					

* Noch keine Baugenehmigung erteilt.

Die Baugenehmigungen zu den Vorhaben B-1 und B-4 werden unter Auflagen bzgl. Ausführung der Außenbauteile erteilt). In den laufenden Baugenehmigungsverfahren zu B-2 und B-3 verlangt die Stadt – wie bei den bereits genehmigten Vorhaben B-1 und B-4 – notwendige Schallschutznachweise gegenüber Außenlärm im Vorfeld der Baugenehmigung.. Die Schallschutznachweise haben die Vorgaben der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ und die im LAP ermittelten Lärmbelastungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet in der Regel mindestens, dass die Außenbauteile (insbesondere Fenster) den Belastungen entsprechend schalldämmend sind und Aufenthaltsräume (Wohn- und Schlaf-räume) auf lärmquellenzugewandten Gebäudeseiten mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen auszustatten sind. Zum Vorhaben B-5 wurde ein Vorbescheid erteilt, der umfangreiche Hinweise zum Immissionsschutz enthält. Beim Bauvorhaben B-4 können weitergehende Lärmschutzmaßnahmen aufgrund beschränkter Immissionsschutz-Festsetzungen des bereits seit dem Jahr 2000 rechtskräftigen Bebauungsplanes 11.MK.86 „City-Entwicklungsbereich Karlstraße“ nicht gefordert werden. Hier kann nur auf die erforderliche Schalldämmung der Außenbauteile sowie den Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen abgestellt werden.

Neuerdings werden von der Immissionsschutzbehörde – insbesondere in Brennpunktbereichen der Lärmaktionsplanung – angepasste Gebäudegrundrisse verlangt. So sollen auf der lärmzugewandten Seite vorrangig Laubengänge, Treppenhäuser und Nebenräume angeordnet und Übernachtungsräume

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

gänzlich ausgeschlossen werden. In einem anderen Fall soll Wohnnutzung auf der straßenzugewandten Gebäudeseite erst ab dem 2. Obergeschoss genehmigt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei der Planung und Genehmigung von Wohnbauvorhaben bisher nur begrenzt von den gegenüber Verkehrslärm möglichen Schallschutzmaßnahmen Gebrauch gemacht wird. Hinderungsgründe für einen umfassenden Schallschutz sind beispielsweise eingeschränkte Umbaumöglichkeiten in Altbauten (B-3) oder fehlende Eingriffsmöglichkeiten der Immissionsschutzbehörde mangels verbindlicher rechtlicher Vorgaben.

Empfehlungen

Diese Auswertung zeigt, dass bereits frühzeitig im Rahmen städtebaulicher Planungen der Immissionsschutz als wesentliches Kernthema eingebunden sein muss, um für künftige Bauvorhaben einen hochwertigen Lärmschutz durchsetzen zu können.

Die u. a. aus städtebaulicher und aus Umweltsicht angestrebte Innenverdichtung der Stadt hat die Entstehung neuer Wohnbebauung auch entlang von stark lärmbelasteten Verkehrswegen zur Folge. Auch an lärmexponierten Standorten ist die Schaffung von lebenswerten Wohnlagen möglich, wenn über die herkömmlichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes (Schalldämmung der Außenbauteile) hinausgegangen wird. Hierzu sind individuelle Schallschutzkonzepte erforderlich, wobei eine geschlossene Bebauungsstruktur und standortangepasste Grundrisslösungen besonders effektive Maßnahmen darstellen.

Eine Betrachtung der Schallreflexion der Fassaden der geplanten Gebäude fehlt bisher. Durch die Reflexion ist eine Lärmzunahme für die Bestandswohnbevölkerung möglich. Gleichzeitig ist die Wirkung schallabsorbierender Fassadenelemente gutachterlich nachzuweisen. Um die notwendige Wirkung zu erzielen, sollte der Fensteranteil an der Fassade 20 % nicht überschreiten, da Fenster Schall zu 100 % reflektieren. Überwiegt im geplanten Gebäude die Wohnnutzung, ist ein Anteil unter 20 % in der Regel nicht erreichbar.

3.3 Entwicklung der Lärmbrennpunktbereiche

Der Straßenverkehr ist weiterhin der Hauptlärmverursacher. Nach aktuellem Stand der Lärmkartierung gibt es rund 2.800 Betroffene durch Straßenlärm (Kapitel 2), rund 1.300 durch Eisenbahnlärm und rund 700 durch Straßenbahnverkehr. Dabei ist die Anzahl der vom potenziell gesundheitsrelevanten Verkehrslärm betroffener Personen in der Lärmkartierung 2017 niedriger als bei den Lärmkartierungen zum Straßen- und Straßenbahnverkehr im Jahr 2012 und zum Eisenbahnverkehr im Jahr 2014 (Abbildung 16 bis Abbildung 19). Die größte Reduktion ergibt sich beim Straßenbahnverkehr. Gemäß der Lärmkartierung 2017 gibt es keine Belasteten, die sehr hohen Lärmbelastungen (> 70 dB(A) im Tagesmittel bzw. > 60 dB(A) in den Nachtstunden) ausgesetzt

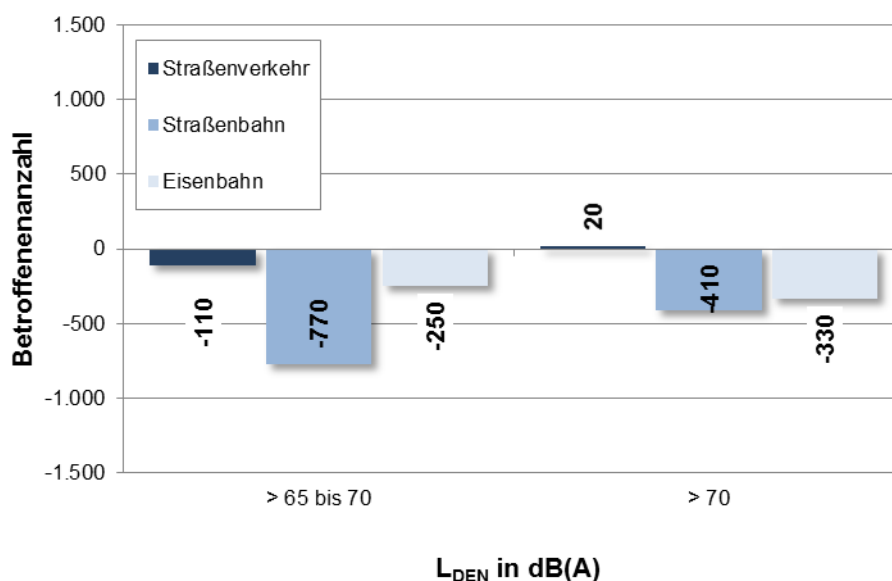
sind. Auch beim Eisenbahnverkehr wurden 2017 signifikant weniger Belastete festgestellt. Demgegenüber sind die Veränderungen beim Straßenverkehr marginal. Die Ursachen für die veränderten Belastetenzahlen beruhen vor allem auf veränderte Eingangsdaten und verbesserte Berechnungsmethoden und nur im geringen Maße auf durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen. Letztere lassen sich oft nicht im Berechnungsmodell abbilden.

Die Veränderungen beim Straßenbahnverkehr beruhen vorwiegend auf geänderten Eingangsdaten. Für den Einsatz von modernen Niederflurbahnen wurde ein Minderungsabschlag eingesetzt. Zudem wurde in Rostock das Schmiervverfahren zur Vermeidung von Kurvenquietschen verbessert. Dementsprechend wurden die Zuschläge für das Kurvenquietschen im Berechnungsmodell vermindert. Alle Änderungen stimmte das LUNG MV mit dem Umweltbundesamt ab.

Die Änderungen der Lärmbelasteten beim Eisenbahnverkehr beruhen auf einer geänderten theoretischen Verteilung der Einwohnenden auf die Wohngebäude und einer genaueren Umlegung der Fahrplandaten auf die Gleisabschnitte. Zudem wurde, anstatt den Fahrplan eines Monats auf das gesamte Jahr hochzurechnen, der komplette Jahresfahrplan berücksichtigt.

Bei der Berechnung der Lärmbelastungen im Straßenverkehr verursachten vor allem eine veränderte Wohnernverteilung und Änderungen bei der Verkehrszusammensetzung die veränderten Belastungen. Dies schlug sich vor allem bei Lärmbrennpunkten nieder, die nur knapp die Auslösewerte über- oder unterschreiten.

Abbildung 16: Betroffenenvergleich zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 im Tagesmittel (L_{DEN})



Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 17: Betroffenenvergleich in Prozent zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 im Tagesmittel (L_{DEN})

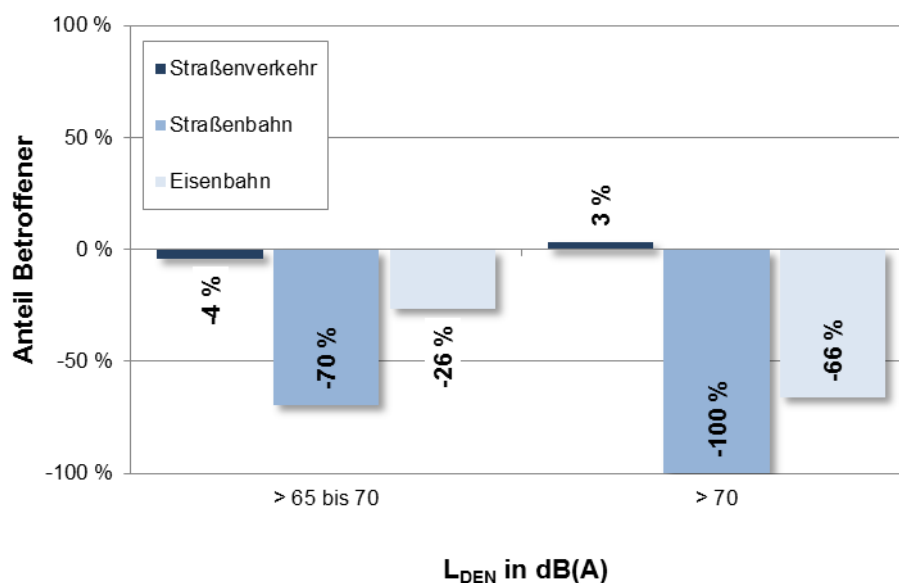


Abbildung 18: Betroffenenvergleich zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 in den Nachtstunden (L_{Night})

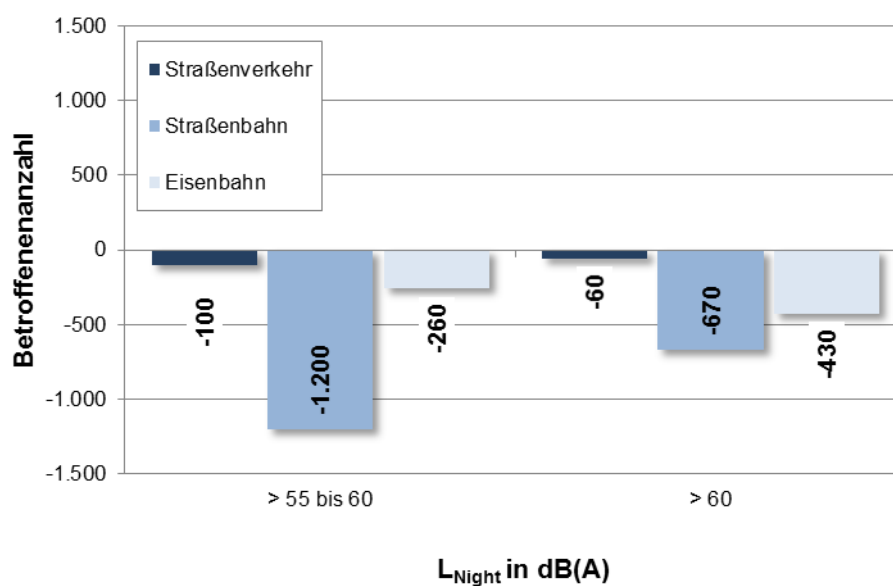
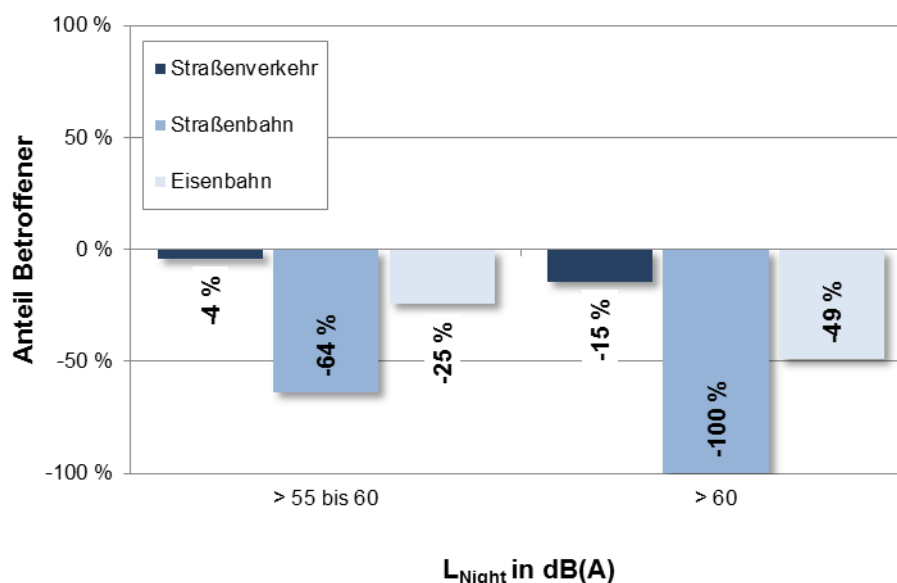


Abbildung 19: Betroffenenvergleich in Prozent zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 in den Nachtstunden (L_{Night})



Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

Straßenverkehr

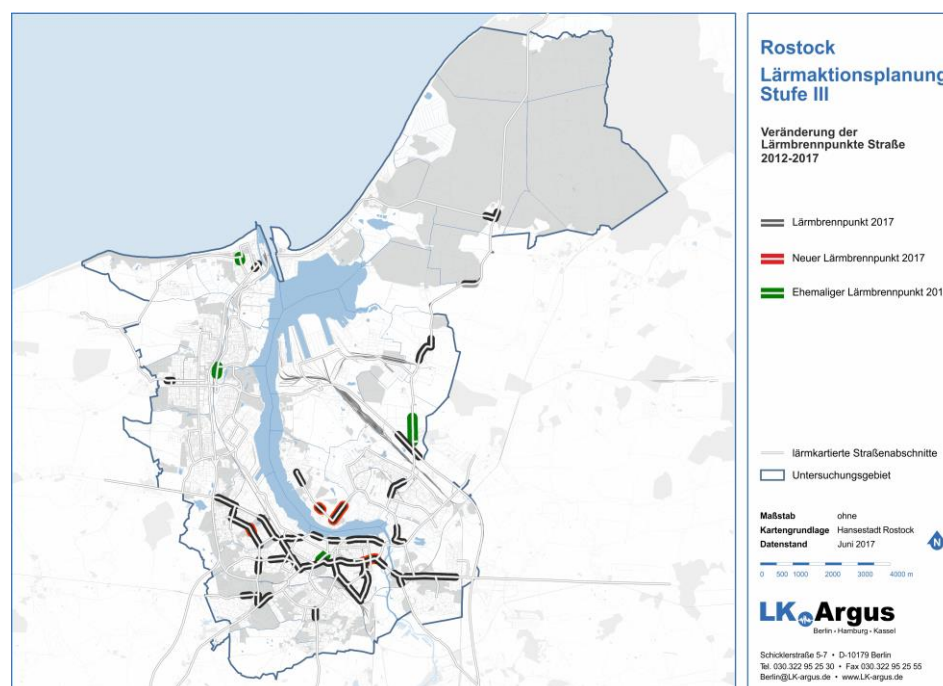
Bei der Lärmkartierung Straße 2017 zeigten sich gegenüber der Lärmkartierung 2012 drei neue Lärmbrennpunkte (Tabelle 12 und Abbildung 20). Mit dem Lärmbrennpunkt S39 erstreckt sich ein Lärmbrennpunkt über einen im Vergleich zur Kartierung 2012 längeren Abschnitt. Von den 46 bei der Lärmkartierung 2012 festgestellten Lärmbrennpunkten „Straße“ sind 4 Straßenabschnitte in der Lärmkartierung 2017 unter die Auslösewertgrenzen gefallen (S5, S25, S44 und S46). Da bei drei von diesen Straßenabschnitten die Auslösewerte nur knapp unterschritten werden, bleiben diese weiterhin unter Beobachtung und werden weiter mitgeführt und auch in der Maßnahmenplanung berücksichtigt (S25, S44 und S46).

Die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 60 km/h führt zum Entfall des Lärmbrennpunkts in Neu Hinrichsdorf (S5). Die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ernst-Barlach- und Gehlsheimer Straße von 30 auf 50 km/h verursacht Auslösewertüberschreitungen und schafft so weitere Lärmbrennpunkte (S47 und S49).

Alle anderen Veränderungen beruhen auf Änderungen bei den Schwerverkehrsanteilen und der Einwohnerverteilung. Dadurch gibt es vor allem bei denjenigen Lärmbrennpunkten Änderungen, deren Immissionswerte nah an den Auslösegrenzwerten liegen. Um Kontinuität bei dem Lärminderungsmaßnahmen zu wahren und dem Modell geschuldeten Schwankungen gerecht zu werden, bleiben die entfallenen Lärmbrennpunkte S25, S44 und S46 weiterhin unter Beobachtung.

Tabelle 12: Veränderte Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs

Neue Lärmbrennpunkte	
S47: Ernst-Barlach-Straße, Mühlenendamm bis Richard-Wagner-Straße	S48: Fährstraße, Zur Feuerwehr bis Jägerweg
S49: Gehlsheimer Straße, Fährstraße bis Zur Obstwiese	
Räumlich erweiterte Lärmbrennpunkte	
S39: Ulrich-von-Hutten-Straße, Kuphalstraße bis Goerdelerstraße	
Entfallene Lärmbrennpunkte (zum Teil weiter unter Beobachtung)	
S5: L 22 Neu Hinrichsdorf, OD Neu Hinrichsdorf bis Rampe A 19	S25: Wismarsche Straße, Am Brink bis Neubramowstraße (unter Beobachtung)
S44: Alte Warnemünder Chaussee, Kleiner Warnowdamm bis Warnowallee (unter Beobachtung)	S46: Richard-Wagner-Straße, Parkstraße bis Gewettstraße (unter Beobachtung)

Abbildung 20: Veränderung der Lärmbrennpunkte Straße 2012-2017

Straßenbahnverkehr

Gegenüber 2012 entfallen in 2017 26 von 31 Lärmbrennpunkte (Tabelle 13 und Abbildung 21). Die Änderungen bei den Lärmbrennpunkten „Straßenbahnverkehr“ haben ihre Ursache in geänderten Eingangsdaten (siehe oben). Die im

Kapitel 3.1 benannten Maßnahmen konnten nicht direkt ins Modell einfließen, beheben aber Störungen, die von der Bevölkerung genannt wurden.

Tabelle 13: Veränderte Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs

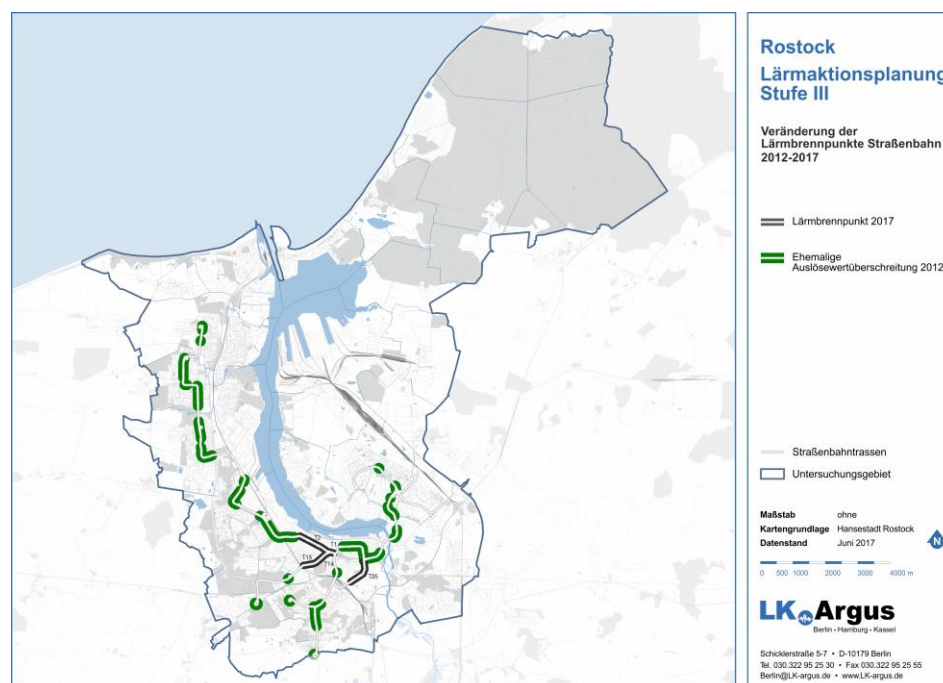
Entfallene Lärmbrennpunkte	
T3: Lübecker Straße, Doberaner Straße bis Karl-Marx-Straße	T4: Hamburger Straße, Karl-Marx-Straße bis Kuphalstraße
T5: Hamburger Straße, Bogen Schwarzer Weg	T6: Hamburger Straße und Braesigplatz, Hawermannweg bis Oll-Daniel-Weg
T7: Bereich südlich Querung Jägerbäk	T8: Bertold-Brecht-Straße, An der Stadtautobahn bis Ehm-Welk-Straße
T9: Bertold-Brecht-Straße, Thomas-Morus-Straße bis Aleksis-Kivi-Straße	T9: St.-Petersburger Straße, Trelleborger Straße bis Warnowallee
T10: Warnowallee, Helsinkier Straße bis Turkuer Straße	T11: Turkuer Straße, Rigaer Straße bis Wendeschleife Rügener Straße
T12: Schleswiger Straße, Bereich nördlich Querung Elmenhorster Weg	T13: Sternberger Straße, Richtenberger Straße bis Wendeschleife Mecklenburger Allee
T16: Parkstraße und Tiergartenallee, Graf-Lippe-Straße und Platz der Jugend	T17: Rennbahnallee und Satower Straße, Wendeschleife Neuer Friedhof
T18: Goetheplatz	T19: Südring, Südstadtcenter bis Nobelstraße
T20: Südring, Wendeschleife Mensa	T21: Nobelstraße, Südring bis Lomonossowstraße
T22: Nobelstraße, Wendeschleife Nobelstraße	T23: Lange Straße, Am Kanonsberg bis Vogelsang
T24: Steinstraße und Neuer Markt, Vogelsang bis Ernst-Barlach-Straße	T26: Ernst-Barlach-Straße, Steinstraße bis Gerberbruch
T27: Dierkower Damm, Petridamm bis Am Kreuzgraben	T28: Dierkower Damm und Hinrichsdorfer Straße, Borgenbereiche
T29: Hinrichsdorfer Straße, Wendeschleife Dierkower Kreuz	T30: Hinrichsdorfer Straße und Hölderlinweg, Borgenbereich
T31: Verlängerung Hölderlinweg, Bogenbereich	

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 21: Veränderung der Lärmbrennpunkte Straßenbahn 2012-2017

Eisenbahnverkehr

Es gibt bei der Lärmkartierung 2017 weniger Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen als 2014. Zwei von 14 Bereichen konnten ganz zurückgenommen werden (Tabelle 14).

Die Lärmreduktionen an den Bereichen mit Auslöseüberschreitungen an den Bahnstrecken haben ihre Ursache in geringeren Emissionswerten am Streckenabschnitt E13 (Tabelle 14 und Abbildung 22). An dem Streckenabschnitt E11 gab es eine geänderte Gleisbelegung, so dass nah an der Wohnbebauung gelegene Streckenabschnitte geringere Emissionen aufweisen. Die Auswirkungen sind kein Ergebnis von Lärminderungsmaßnahmen, sondern vorwiegend geänderten Eingangsdaten geschuldet.

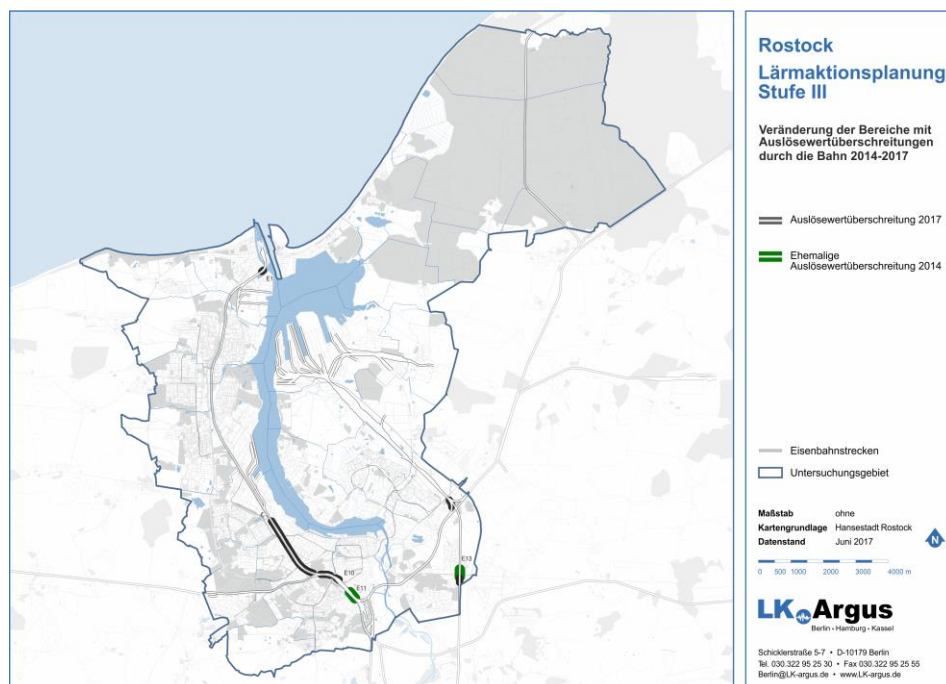
Tabelle 14: Veränderte Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn

Entfallene Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen

E11: Herweghstraße

E13: Kunkeldanweg

Abbildung 22: Veränderung der Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen durch die Bahn 2014-2017



Hanse- und Universi-
tätssstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

4 Vergleich der Ergebnisse aus der Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie und nach der RLS-90

Die im Rahmen der Umgebungslärmkartierung durchgeführten Berechnungen haben als Ziel, die Betroffenheit durch Umgebungslärm (vorrangig Verkehrslärm) zu untersuchen. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde dabei durch die §§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (Bundesrepublik Deutschland, 2013/2017) sowie die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV (Bundesrepublik Deutschland, 2006)) in deutsches Recht umgesetzt.

Im Rahmen der Bauleitplanung und bei der Ermittlung des baulichen Schallschutzes werden die Berechnungen zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms nach den nationalen RLS-90 (Bundesminister für Verkehr, 1990) durchgeführt. Auch für den Nachweis der Wirksamkeit bei Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen kommen diese zur Anwendung.

Die Berechnungsergebnisse des Lärms nach den in der Umgebungslärmrichtlinie (ULR) verankerten VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) (Bundesrepublik Deutschland, 2006) unterscheiden sich von Berechnungsergebnissen, die unter Berücksichtigung nationaler Berechnungsvorschriften (RLS-90) ermittelt werden. Die nach ULR und nach nationalen Vorgaben zu verwendenden Rechenvorschriften sind zwar sehr ähnlich, die Ermittlung der „Beurteilungspegel“ erfolgt jedoch teilweise anders. Zudem gibt es in den Rechenvorschriften zwar nicht viele Unterschiede, die wenigen sind jedoch zum Teil für die Beurteilung eines Lärmeintrages sehr relevant.

4.1 Methodische Unterschiede

Im Rahmen des Forschungsvorhabens „Nutzung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels nach DIN 4109“ wurden die beiden Rechenvorschriften verglichen sowie eine umfangreiche Untersuchung verschiedener Aspekte durchgeführt. Nachfolgend sind wesentliche Ergebnisse aus diesem Vorhaben zusammengefasst.

4.1.1 Verkehrliche Einflussgrößen

Verkehrsmengen

Berücksichtigt werden bei den Berechnungen nach Umgebungslärmrichtlinie in der Regel Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 3 Millionen Fahrzeugen. Dies entspricht in etwa 8.200 Fahrzeugen pro Tag. In

Ballungsräumen wie in Rostock sind zusätzlich auch sonstige Straßen zu kartieren, sofern diese einen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen.

Bei der Lärmkartierung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde für den Straßenverkehrslärm eine Grenze von etwa 4.000 Fahrzeugen pro Tag gewählt, zusätzlich wurden an einigen Stellen auch weniger belastete Straßen im Rahmen einer Netzergänzung berücksichtigt.

Bei Berechnungen nach den RLS-90 (z. B. im Rahmen unter anderem von Bauleitplanungen) werden in der Regel alle maßgeblichen Straßenverkehrswegen berücksichtigt. Dabei können auch Straßen mit einem täglichen Verkehr unter 4.000 Fahrzeugen berücksichtigt werden. Die Unterschiede in den Beurteilungspegeln sind jedoch nur noch gering.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lkw-Anteil

In den RLS-90 wird der maßgebende Lkw-Anteil als „Anteil der Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t“ definiert. In der bei der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie eingesetzten VBUS hingegen wird der maßgebende Lkw-Anteil für „Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t“ definiert.

Die jeweilige Formel zur Berechnung des (Emissions-)Mittelungspegels $L_m^{(25)}$ nach VBUS (Bundesrepublik Deutschland, 2006) und RLS-90 (Bundesminister für Verkehr, 1990) ist jedoch gleich. Somit ist nach der VBUS die Schallemission einer Straße geringer als nach RLS-90, da der Anteil der Fahrzeuge über 3,5 t geringer sein muss als der Anteil der Fahrzeuge über 2,8 t.

Aus dem $L_m^{(25)}$ lässt sich, bei Berücksichtigung unter anderem der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Straßenoberfläche und Längsneigung der Emissionspegel $L_{m,E}$ berechnen. Für unterschiedliche Lkw-Anteile ergeben sich folgende Emissionspegel (Annahme: stündliche Verkehrsmenge (M) = 1.000 Kfz, zulässige Höchstgeschwindigkeit (v) = 50 km/h):

Tabelle 15: Emissionspegel $L_{m,E}$ in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil

Lkw-Anteil ($M = 1.000$ Kfz/h, $v = 50$ km/h)	$L_{m,E}$ [dB(A)]	Steigerung je 1 % Lkw-Anteil [dB(A)]
0 %	60,7	
1 %	61,6	0,9
2 %	62,3	0,7
3 %	62,9	0,6
4 %	63,5	0,6
5 %	63,9	0,4
...	...	

Lkw-Anteil (M = 1.000 Kfz/h, v = 50 km/h)	L _{m,E} [dB(A)]	Steigerung je 1 % Lkw-Anteil [dB(A)]
8 %	65,1	
...	...	
10 %	65,8	

Es zeigt sich, dass sich schon geringe Änderungen des Lkw-Anteils auf den Emissionspegel auswirken. Bei niedrigen Lkw-Anteilen kann die Differenz von einem Prozentpunkt bereits einen Pegelunterschied von etwa 0,5 dB(A) bewirken.

Ist durch eine unterschiedliche Interpretation der Lkw-Anteile der Verkehr über 3,5 t mit 0 % festgesetzt (zum Beispiel bei einem Lkw-Fahrverbot), der Verkehr über 2,8 t jedoch bei 1 % (bei einem Lkw-Fahrverbot können Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t vorkommen), kann auch ein Pegelunterschied von fast 1 dB(A) festgestellt werden.

Die Beurteilungspegel der Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie sind somit in der Regel geringer als die nach den RLS-90. Ein pauschaler Zuschlag kann nicht ermittelt werden.

Einfluss des Zuschlags für lichtsignalgeregelter Kreuzungen

In den RLS-90 wird unter Kapitel 4.2 der von einer Straße ausgehende Beurteilungspegel definiert. Hierbei wird ein Zuschlag für erhöhte Störwirkungen von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen aufgeführt. In der VBUS wird kein Zuschlag für lichtsignalgeregelter Kreuzungen und Einmündung angewendet.

Je nach Abstand des Immissionsortes vom nächstgelegenen Schnittpunkt der sich kreuzenden oder zusammentreffenden Fahrstreifen wird ein Zuschlag von 3 dB(A) (bis 40 m) bis 1 dB(A) (70 bis 100 m) vergeben. Bei einer Entfernung von mehr als 100 m wird kein Zuschlag vergeben.

Die Beurteilungspegel der Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie sind somit im Bereich von Lichtsignalanlagen in der Regel geringer als die nach RLS-90.

4.1.2 Beurteilungszeiten

Nach §2 der 34. BImSchV sind sogenannte Lärmindizes für die Zeiträume Tag (6-18 Uhr), Abend (18-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) festgelegt, darüber hinaus wird auch der Lärmindex L_{DEN} definiert:

$$L_{DEN} = 10 * \log \left(\frac{1}{24} * \left(12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night}+10}{10}} \right) \right)$$

Bei den Berechnungen nach RLS-90 wird dagegen zwischen dem Tag (6-22 Uhr) und der Nacht (22-6 Uhr) unterschieden. Daher kann zwar der Nachtzeitraum direkt, der Tagzeitraum jedoch nicht miteinander verglichen werden.

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

4.1.3 Unterschiede in der Ausbreitungsberechnung

Die VBUS ist angelehnt an die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), wurde jedoch an die Erfordernisse der Richtlinie 2002/49/EG angepasst. So wird in der VBUS gegenüber den RLS-90 eine abweichende Korrektur für Boden- und Meteorologiedämpfung angesetzt. Auch der Schallumweg an Abschirmungen wird mit parabolischer statt kreisförmiger Krümmung der Schallstrahlen berechnet

Insgesamt ergeben sich durch die Unterschiede in der Regel geringe Abweichungen in den Immissionspegeln. Bei Berücksichtigung gerade von quellen-nahen Abschirmungen oder großen Entfernungen zwischen Quelle und Immissionsort hingegen können Differenzen von mehreren dB(A) auftreten.

4.1.4 Fazit zu den methodischen Unterschieden

Anhand der aufgeführten Unterschiede zwischen den beiden Berechnungsvorschriften können sich zu erwartende Pegelunterschiede von wenigen dB ergeben. Dabei wirken sich diese sowohl bei Berechnungen über größere Distanzen (Unterschiede in der Dämpfung) als auch im Nahbereich (LSA) aus. In der Regel ist dabei die RLS-90 als lauter zu erwarten. Durch die unterschiedliche Beurteilungszeit lässt sich der Tagzeitraum nicht direkt vergleichen. Der Lkw-Anteil stellt eine Unsicherheit in der Berechnung dar, da in der Regel die Anteile nur für eine Klassifizierung größer oder kleiner 3,5 t vorliegen.

4.2 Darstellung konkreter Berechnungsunterscheide für ausgewählte Straßenabschnitte in Rostock

Die Berechnung der Lärmbelastung nach RLS-90 und VBUS erfolgte für die im Kapitel 1.4 genannten Straßenabschnitte im Auftrag des Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV). Die RLS-90 Berechnungen basieren auf den Eingangsdaten zur Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 (Stufe II der Lärmaktionsplanung). Für eine Vergleichbarkeit der RLS-90 Ergebnisse wurden folglich die Erkenntnisse der Lärmkartierung Stufe II verwendet.

Die Ergebnisunterschiede werden anhand von ausgewählten Beispielen dargestellt, die unterschiedliche Rahmenbedingungen aufweisen. So decken sie unterschiedliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile ab (Tabelle 16). Das Beispiel Handelstraße zeigt die Auswirkungen einer Lichtsignalanlage auf das

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Ergebnis einer Berechnung nach RLS-90. Der Abschnitt An der Stadtautobahn wurde wegen der hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, der Abschnitt Gehlsheimer Straße wegen der bestehenden Tempo-30-Regelung ausgewählt.

Die Ergebnisse zeigen, dass in der Regel die RLS-90-Berechnungen höhere Immissionswerte zur Folge haben, als eine Berechnung nach VBUS. Einzig bei dem Beispiel der Tempo-30-Regelung in der Gehlsheimer Straße sind die Ergebnisse nach VBUS ganztags geringfügig höher als nach RLS-90. Dies liegt voraussichtlich an den unterschiedlichen Geltungsbereichen: 0-24 Uhr nach VBUS und 6-22 Uhr nach RLS-90. Darüber hinaus ist in den Berechnungen nicht berücksichtigt worden, dass die Lkw-Anteile für die RLS-90-Berechnungen höher sein müssten, als bei den VBUS-Berechnungen (Kapitel 4.1.1). Diese würden den Unterschied zwischen den beiden Berechnungsarten noch verstärken. Tabelle 16 listet für je einen beispielhaft ausgewählten und für den Straßenabschnitt repräsentativen Immissionspunkt (Referenzpunkt) die Berechnungsergebnisse auf. Die Anlage 3 stellt die Berechnungsergebnisse bildlich dar.

Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass ein nach VBUS ermittelter Lärm-brennpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit auch ein Lärm-brennpunkt nach RLS-90 sein wird.

Tabelle 16: Unterschiede der Ergebnisse zwischen VBUS und RLS-90 auf Grundlage unterschiedlicher Rahmenbedingungen

Num- mer des Lärm- brenn- punk- tes	Referenzpunkt	Eingangsdaten			VBUS [dB(A)]		RLS-90 [dB(A)]		Differenz VBUS zu RLS-90 [dB(A)]	
		DTV [Kfz/24 h]	Lkw-Anteil [%]	zul. Höchstge- schwindigkeit [km/h]**	DEN 0-24 Uhr	N 22-6 Uhr	Tag 6-22 Uhr	Nacht 22-6 Uhr	Tagwert	Nachtwert
S18	Blücherstr. 28	4.600	9,7	50	68,2	57,4	69,1	58,8	-0,9	-1,4
S25	Wismarsche Str. 16	3.400	6,5	50	65,2	54,7	66,0	56,2	-0,8	-1,5
S26	Parkstr. 56a	12.500	4,5	50	65,1	55,0	66,0	56,8	-0,9	-1,8
S37	Hamburger Str. 120	30.000	4,4	50	68,5	57,8	70,1	60,1	-1,6	-2,3
S38*	Händelstr. 31	9.500	5,1	50	65,6	55,4	70,7	61,2	-5,1	-5,8
S48	Fährstr. 1	8.400	3,0	40	66,4	56,4	67,0	57,9	-0,6	-1,5
	An der Stadtauto- bahn 50	17.390	2,9	80	69,5	60,4	70,2	62,8	-0,7	-2,4
	Gehlsheimer Str. 5	6.200	2,4	30	61,9	52,2	61,8	53,3	+0,1	-1,1

* Das Ergebnis ist durch eine Lichtsignalanlage beeinflusst.

** Im Lärmmodell hinterlegte zul. Höchstgeschwindigkeit.

5 Leitlinien der Lärmaktionsplanung

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

1. Ziel der Lärmaktionsplanung ist die wesentliche Verringerung der Anzahl der betroffenen Einwohner mit gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes.
2. Die Lärmaktionsplanung erfasst und definiert potenzielle ruhige Gebiete und benennt Möglichkeiten zum Schutz der ruhigen Gebiete. Diese Gebiete sind vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.
3. Bei der Erstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplans wird auf einen integrierten Planungsansatz geachtet. Er wird insbesondere mit der integrierten Gesamtverkehrsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Flächennutzungsplanung und dem Energie- und Klimaschutzkonzept eng verzahnt. Die kommunale Bauleit- und Verkehrsplanung schaffen wichtige Voraussetzungen zur Lärmvorsorge.
4. Neben der Lärminderung wird der Lärmvermeidung größeres Gewicht eingeräumt, z. B. durch Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, des ÖPNV, der Elektromobilität, von Mobilitäts- und Verkehrsmanagement-Maßnahmen und der „Stadt der kurzen Wege“.
5. Die Bürgerbeteiligung ist ein wichtiger Bestandteil der Planung. Moderne Formen der internetgestützten Partizipation ergänzen die konventionelle Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Wichtige Informationen über die Lärm- und Luftsituation werden im Internet bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert.
6. Es findet ein interkommunaler Austausch statt, um Erfahrungen anderer Kommunen und erfolgreiche, auf Rostock übertragbare Aspekte zu berücksichtigen sowie Konsensfähigkeit und Umsetzbarkeit der Planinhalte zu erhöhen.
7. Die Prioritätensetzung für die Umsetzung von Maßnahmenkonzepten erfolgt anhand von Lärmbrennpunkten. Sie wird dynamisch angelegt, um auf eintretende Veränderungen angemessen reagieren zu können.
8. Der Lärmaktionsplan wird schrittweise umgesetzt. Dazu und um eine verbindliche Umsetzung der Maßnahmen zu gewährleisten, sind die notwendigen personellen wie finanziellen Rahmenbedingungen (insbesondere für die Sanierung von Fahrbahndecken) abzusichern.
9. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beteiligt sich mit Modellprojekten an der Einführung und Evaluierung innovativer Lösungen zur Lärminderung.

6 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung wird aus der vorangegangenen Stufe II entnommen und fortgeschrieben. Die Ergebnisse der Evaluierung und der Ortsbesichtigung vom 10.04.2018 werden dabei berücksichtigt. Für die neuen Lärmbrennpunkte werden die Maßnahmen entsprechend der Systematik der Lärmaktionsplanung der Stufe II geprüft.

Der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung liegt wegen der hohen Betroffenheiten im Kfz- bzw. Straßenverkehr. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird auch die Straßenbahn betrachtet. Die Maßnahmen werden vorerst getrennt für jede Verkehrsart entwickelt. Auf Maßnahmenbereiche mit Mehrfachbelastungen aus Kfz- bzw. Straßenverkehr, Straßenbahn und Eisenbahn wird im Rahmen der Empfehlung und Prioritätenreihung (Kapitel 7.1.3, Seite 132) hingewiesen.

Wegen der nicht vorhandenen Betroffenheiten durch IED- und Hafenanlagen wird der Gewerbelärm nicht über die Bewertung der Lärmsituation hinaus behandelt. Die Thematik des Gewerbelärms wird in der Regel ausreichend außerhalb der Lärmaktionsplanung im Rahmen des kommunalen Handlungsfeldes „betrieblicher Umweltschutz“ und in der behördlichen Anlagenüberwachung berücksichtigt.

6.1 Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Straßenverkehr

In der Regel reichen einzelne Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr nicht aus, um eine wirksame Lärminderung zu erreichen. Deshalb werden Konzepte erarbeitet, die sich aus unterschiedlichen Maßnahmen zusammensetzen und verschiedene Potentiale nutzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können dabei technischer, baulicher, gestalterischer, verkehrlicher und organisatorischer Natur sein. Die Priorität sollte bei vorbeugenden Maßnahmen liegen bzw. bei Maßnahmen, die bereits am Entstehungsort ansetzen.

Die Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr verfolgt mehrere Ansätze:

- Vermeidung: Zunächst werden Maßnahmen untersucht, die dazu beitragen, den Verkehrslärm zu vermeiden. Hier gilt das Motto: Am besten ist der Lärm, der gar nicht erst entsteht.
- Bündelung / Verlagerung: Im nächsten Schritt wird untersucht, ob der nicht vermeidbare Verkehr gebündelt oder in weniger sensible Bereiche verlagert werden kann (z. B. auf gewerblich genutzte oder nicht mit Wohnbebauung versehene Strecken).
- Verträglichere Abwicklung: Der verbleibende Verkehr muss verträglicher abgewickelt werden: bessere Fahrbahnen, eine Verstetigung des Verkehrsflusses und eine Anpassung der Geschwindigkeit sind hier wirkungsvoll.

- Schallschutz: Schließlich wird auch die Möglichkeit von Schallschutzwänden (die innerorts aber häufig nicht angewendet werden können) oder Schallschutzfenstern geprüft.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Tabelle 17: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr

Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Vermeidung von Kfz-Verkehr 	Stadt der kurzen Wege: Erhalt und Schaffung einer hohen Nutzungsmischung und -dichte in der Stadt, dezentrale Einkaufsmöglichkeiten in Wohngebieten	(+)
	Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte: Parkraumbewirtschaftung, City-Maut	+
	City-Logistik: Güterverkehrszentren / Verknüpfung von Binnenschifffahrt, Schienen- und Lkw-Verkehr	+
Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln 	Bus und Bahn: gute räumliche Erschließung, hohe Taktdichten, ÖPNV-Beschleunigung, flexible Bedienungsformen, gute Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern	(+)
	Fahrradverkehr: Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrrad-Abstellanlagen, Bike + Ride, Fahrradverleihsysteme, Wegweisung für Alltags- und touristischen Radverkehr	(+)
	Fußverkehr: Querungshilfen an Hauptstraßen, ausreichend breite Gehwege, Befestigung und Entwässerung	(+)
Bündelung und Verlagerung von Verkehr  	Verkehrsberuhigung des Straßennebennetzes: verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, bauliche Verkehrsberuhigung	++
	Lkw-Routennetze: Bündelung auf lärmunempfindlichen Routen	+
	Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuggruppen (z.B. Lkw) und/oder zu bestimmten Zeiten (z.B. nachts)	++
	Verkehrsorganisation: Zuflusddosierung, Pfortnerampeln, Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Leitsysteme	+
	In Einzelfällen ggf. auch Straßenneubau: Ortsumfahrung, innerstädtische Straßennetzergänzung	(+)
Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs 	Lärmarme Fahrbahnbeläge	++
	Niedrige Höchstgeschwindigkeiten	++
	Stetiger Verkehrsfluss: Koordination der Lichtsignalanlagen bei niedriger Geschwindigkeit (Grüne Welle), Parkraummanagement (Be- und Entladezonen) zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe, verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche, Kreisverkehre	+

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

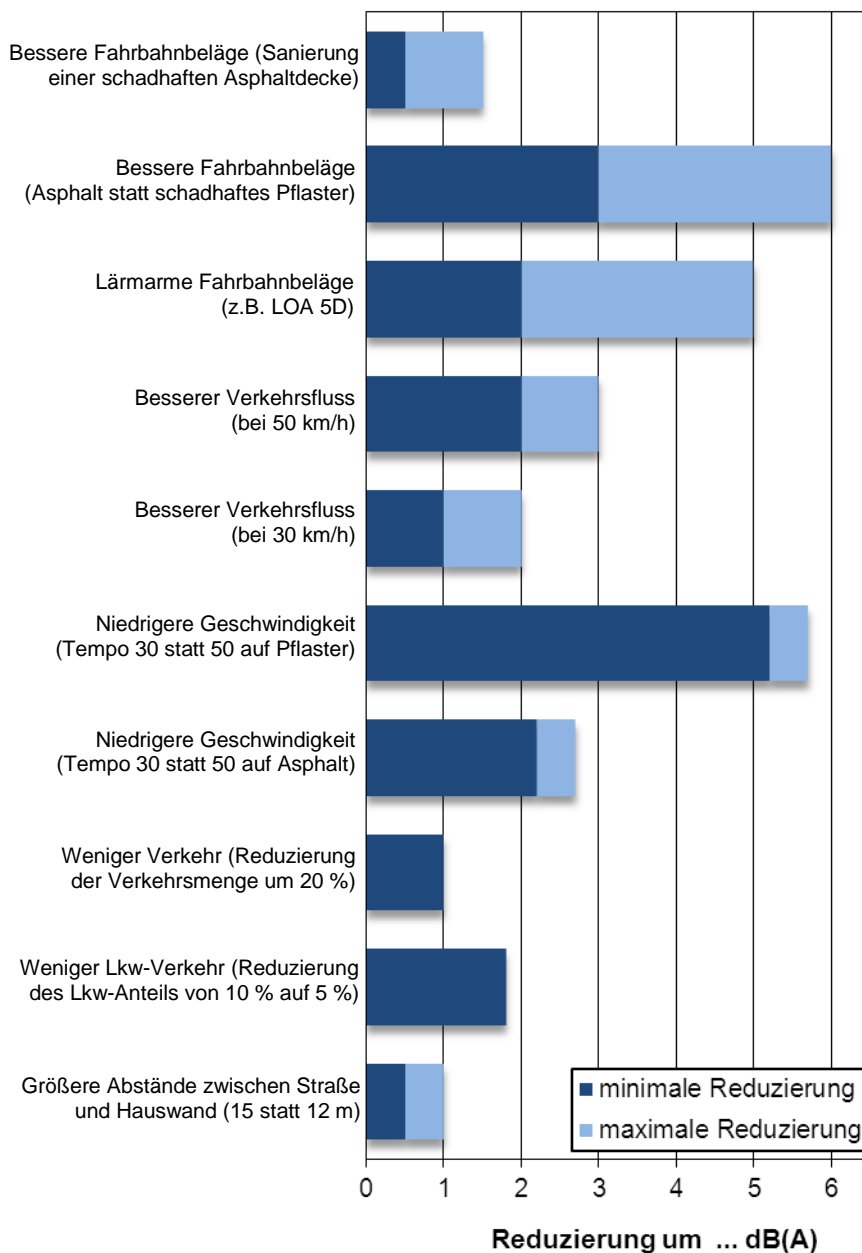
Ansatz	Maßnahmen auf kommunaler Ebene	Lärm-minderungs-wirkung
Höhere Aufenthalts-qualitäten	Städtebauliche Integration des Straßenraums: größerer Abstand zwischen Lärmquelle und Fassade, am Aufenthalt orientierte Gestaltung, Fahrbahnverengung, Querungsmöglichkeiten	(+)
	Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung: Trennung unverträglicher Nutzungen, Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite, lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemeingelagen	++
Baulicher Schallschutz	Schließung von Baulücken	++
	Tunnel, Troglagen oder Überbauung	++
	Schallschutzwände, Schallschutzwälle	++
	Schallschutzfenster	(++)

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung, () Einschränkung

Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 23: Lärminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018



Quelle: eigene Darstellung.

6.1.1 Vermeidung von Kfz-Verkehr

Zunächst werden Maßnahmen genannt, die durch Reduzierung der Fahrtenanzahl oder der Fahrtenlängen im Kfz-Verkehr dazu beitragen, den Verkehrslärm zu reduzieren.

Stadt der kurzen Wege

In einer kompakten Stadtstruktur, einer verdichteten Innenstadt und daraus resultierenden kurzen innerstädtischen Wegen besteht ein wesentliches Potenzial zur Reduzierung des lärmverursachenden Kfz-Verkehrs.

Gewerbe- und Wohnstandorte sollten dort entwickelt werden, wo eine enge Verknüpfung mit bereits bestehenden Quell-, Ziel- und Versorgungsbereichen auf kurzen Wegen und insbesondere im Zuge vorhandener Verkehrsachsen vorrangig des ÖPNV möglich ist.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist eine Möglichkeit Kfz-Verkehr zu vermeiden, indem auf betrieblicher Ebene Informationen über alternative Fortbewegungsmöglichkeiten bereitgestellt und Anreize zur Nutzung lärmarmer Verkehrsmittel geschaffen werden.

Mögliche Maßnahmen umfassen bspw. die Vorhaltung attraktiver und sicherer Radabstellmöglichkeiten am Betriebsstandort, Mobilitätsbörsen sowie finanzielle Anreize hinsichtlich einer ÖPNV-Nutzung (Jobticket). So können vor allem in der Innenstadt angesiedelte Unternehmen Kosten für die Bereitstellung, Unterhaltung bzw. Anmietung von Stellplätzen einsparen. Über eine Vermietung betriebsinterner Stellplätze an die Mitarbeiter anstelle einer kostenfreien Vergabe kann ebenfalls unnötiger innerstädtischer Kfz-Verkehr vermieden werden.

Neben den Kosteneinsparungen bestehen weitere Nutzen für die Unternehmen, Betriebe und Verwaltungen in einer besseren Erreichbarkeit, einer höheren Mitarbeitermotivation, in Umweltvorteilen und einem Imagegewinn.

Aus Lärminderungssicht sind besonders solche Betriebe für ein betriebliches Mobilitätsmanagement geeignet, die in lärmsensiblen Bereichen liegen und einen hohen Anteil von Beschäftigten mit sehr frühem oder spätem Schichtwechsel haben (z. B. Industriebetriebe, Logistikbetriebe, Krankenhäuser). Entsprechende Untersuchungen zeigen, dass eine Reduktion von rund 20 % der Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Berufsverkehr zu einzelnen Betrieben möglich ist.

Günstig ist eine kontinuierliche Initiative und umfangreiche Information von Seiten der Stadt sowie eine Bereitschaft der Stadtverwaltung, im Hinblick auf ein betriebliches Mobilitätsmanagement eine gewisse Vorreiterrolle zu übernehmen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Parkraummanagement

Parkraumangebote sind Ziel und Quelle von Kfz-Fahrten und haben somit auch Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffbelastungen. Ein geeignetes Parkraummanagement ist daher ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und der Lärmsituation.

Konkret kann die Parkraumbewirtschaftung zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen, indem sie den Kfz-Zielverkehr v. a. im Berufsverkehr auf lärmarme Verkehrsarten verlagert und den kleinräumigen Parksuchverkehr verringert. Untersuchungen in Berlin haben ergeben, dass nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung die mittlere Parkplatzauslastung deutlich gesenkt werden konnte, Anwohner und Geschäftsleute fanden wieder leichter freie Parkplätze. Beschäftigte kommen häufiger ohne Auto zur Arbeit und leisten somit einen Betrag zur Lärminderung (BA Mitte, 2008) (BA Pankow, 2011).

Zur Bewirtschaftung eignen sich Bereiche, in denen ein hoher Parkdruck besteht und verschiedene Nutzergruppen um den knappen Parkraum konkurrieren. Besonders geeignet sind Geschäftsbereiche und mit Geschäftsbesatz und Arbeitsplätzen durchmischte Wohnbereiche.

6.1.2 Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln

Die Förderung des Umweltverbundes kann Lärm durch eine Vermeidung von Kfz-Fahrten langfristig und nachhaltig reduzieren. Neben der Schaffung durchgehender, attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sowie der Sicherstellung der Freizügigkeit, Barrierefreiheit und Querungssicherheit für den Fußgängerverkehr hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs einen hohen Stellenwert.

Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bestehen mit folgenden Maßnahmen.

Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander ist vor allem für zentrumsferne Gebiete mit geringeren ÖV-Erschließungsqualitäten von Bedeutung. Zu- und Abgangswege zum öffentlichen Verkehrsmittel werden in der Regel zu Fuß

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

zurückgelegt. Zur Erweiterung des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrs sollten Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen hergestellt werden.

Mit Radabstellanlagen an Haltestellen und der Verknüpfung mit Angeboten wie Bikesharing und Carsharing können neue Nutzergruppen für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die mit der Elektromobilität zu erwartenden neuen Impulse für einen klima- und umweltschonenden Stadtverkehr sollten auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und im Sinne des Lärm- und Gesundheitsschutzes genutzt werden. Voraussetzung hierzu ist jedoch eine Förderung der Elektromobilität durch städtische, infrastrukturelle Projekte (Ladestationen, Mobilstationen) vor allem in Verbindung mit alternativen und an den öffentlichen Verkehr gekoppelten Mobilitätskonzepten wie Bikesharing und Carsharing.

Ausbauformen und Ausbaugqualität der Haltestellen

Mit dem Neu- und Ausbau vorhandener Haltestellen auf einen zeitgemäßen Standard sind Attraktivitätssteigerungen für den ÖPNV verbunden. Neben einem niederflurgerechten Umbau von Bushaltestellen sollte geprüft werden, ob sich vorhandene Bushaltestellen im Nebennetz als Haltestellenkaps ausbilden lassen. Haltestellenkaps ermöglichen u.a. eine Beschleunigung des ÖPNV, ein gerades und präzises Anfahren an den Bord, sie erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereiches von parkenden Fahrzeugen und vergrößern im Vergleich zu Busbuchten die Wartefläche für die Fahrgäste und schaffen Platz im Seitenraum für das Aufstellen von Wetterschutzeinrichtungen, Fahrkartenautomaten.

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Die Förderung des Radverkehrs kann deutlich zu einer Verlagerung von Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr beitragen.

Eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Erneuerung der Furtmarkierungen. Des Weiteren wird empfohlen, mittel- und langfristig als Kernmaßnahme zur Angebotsverbesserung die vorhandenen Radverkehrsanlagen den allgemeingültigen Sicherheitsanforderungen sowie den Komfort- und Nutzeransprüchen des Radverkehrs anzupassen.

Ein weiterer Aspekt zur Attraktivierung des Radverkehrs besteht in der Ergänzung der vorhandenen Anbindungen zwischen städtischen Radverkehrsanlagen und den Anlagen der anliegenden Gemeinden. Hierfür erforderlich ist eine Abstimmung der jeweiligen gemeindlichen Planungen untereinander, ggf. unter Einbeziehung des übergeordneten Planungsverbandes.

Der Fußgängerverkehr ist, ähnlich wie der Radverkehr, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen auf sichere Wegeverbindungen und Querungen angewiesen. Daher kann er am nachhaltigsten durch eine Ergänzung von bisher

fehlenden Fußverkehrsanlagen und eine Verbesserung der bestehenden Fußverkehrsanlagen gefördert werden.

Fußgängerquerungen können durch die Anlage von Querungshilfen wie Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und Lichtsignalanlagen und mit Hilfe von Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum (z. B. vorgezogener Seitenraum) gesichert werden.

Qualitativ hochwertige Oberflächen und abgesenkte, aber taktil noch wahrnehmbare Bordsteinkanten gewährleisten die Barrierefreiheit für behinderte und alte Menschen und führen zu einer Angebotsverbesserung. Des Weiteren sollte das Fußwegenetz besonders engmaschig sein und auch kurze direkte Wege ermöglichen, die mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbar sind.

Auch die Schulwegsicherung ist ein Element zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs. Neben definierten Schulwegplänen mit empfohlenen Schulwegrouten und verkehrsregelnden sowie baulichen Maßnahmen zum Schutz der Kinder im Straßenraum betrifft dies auch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung. Somit lassen sich u. a. kurze Bring- und Holdienste mit dem Pkw reduzieren.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

6.1.3 Lärmarme Fahrbahnbeläge

Ebene, glatte und lärmarme Fahrbahnoberflächen sind für die Lärminderung von hoher Bedeutung. Eine Bewertung des Straßenzustandes durch das Amt für Verkehrsanlagen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zeigte in der Stufe II der Lärmaktionsplanung für weite Teile des Rostocker Straßennetzes einen Fahrbahnsanierungsbedarf.²⁰ Mit den Hinweisen aus der Öffentlichkeit, den Ergebnissen der Bestandsaufnahme vor Ort im Rahmen der Stufe II sowie der Lärmkartierung wurden in der Stufe II der Lärmaktionsplanung Straßenabschnitte ausgewählt, für die prioritär aus Lärmgesichtspunkten Fahrbahnsanierungen mit konventionellen Asphalt empfehlenswert erschienen:

- Trotzenburger Weg (S36),
- Hamburger Straße (S41),
- Pressentinstraße (S42).

Die Fahrbahn an den Lärmbrennpunkten S36 und S41 wurden mit konventionellem Asphalt saniert. Ein Austausch des Belages im Abschnitt an der Pressentinstraße (S42) ist langfristig im Rahmen neuer Wohnungsbaustandorte vorgesehen. Die Fahrbahn im nördlichen Bereich der Pressentinstraße wurde bereits saniert. Zusätzlich ist am Petridamm eine Fahrbahnsanierung im

²⁰ Straßenzustandsbewertung: Zuarbeit Amt für Verkehrsanlagen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Rahmen der geplanten Straßenraumgestaltung vorgesehen. Die Genehmigungsplanung wurde im September 2017 fertiggestellt. Baubeginn soll in 2019 sein.

Im Rahmen der Stufe III der Lärmaktionsplanung wurde am 10.04.2018 eine Ortsbegehung durchgeführt mit dem Ziel, die Ergebnisse der Stufe II auf Gültigkeit zu prüfen. Neben den oben beschriebenen Straßen weisen die Fahrbahnbeläge in der Neubrandenburger Straße (S11), der Blücherstraße (S18), der Kopernikusstraße (S29) und der Ulrich-von-Hutten-Straße (S39) starke Fahrbahnschäden auf. In der Herweghstraße (S19) ist Kopfsteinpflaster verlegt. Aus akustischer Sicht ist eine Sanierung des Fahrbahnbelages bzw. ein Austausch des Kopfsteinpflasters gegen konventionellen Belag sinnvoll.²¹

An den neuen Lärmbrennpunkten Fährstraße (S48) und Gehlsheimer Straße (S49) sind keine akustisch relevanten Fahrbahnschäden vorhanden. Daher ist kein Handlungsspielraum zur Lärminderung durch konventionelle Fahrbahnsanierung vorhanden. In der Ernst-Barlach-Straße fanden zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung umfangreiche Bauarbeiten statt. Daher ist eine abschließende Bewertung des Fahrbahnzustandes nicht möglich. Bedingt durch die Arbeiten wird allerdings die Fahrbahndecke in Richtung Osten erneuert. Der Fahrbahnbelag in Richtung Westen wies keine akustisch relevanten Schäden auf.

Bei Sanierungs- und Neubaumaßnahmen sollte der Einbau neuartiger, besonders lärmarmen und bei innerstädtischen Geschwindigkeiten wirksamer Deckschichten geprüft werden. Da hierbei der finanzielle und bauliche Aufwand in der Regel höher ist als bei konventionellen Deckschichten wurden in der Stufe II der Lärmaktionsplanung vordringlich Straßenabschnitte empfohlen, die verkehrlich hoch belastet sind, straßenbegleitend Immissionspegel von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ aufweisen und in denen voraussichtlich keine weiteren Handlungsmöglichkeiten zur Lärminderung bestehen. In diesem Zusammenhang wurden in der Stufe II der Lärmaktionsplanung an den in Tabelle 18 dargestellten Lärmbrennpunkten Prüfempfehlung für den Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge ausgesprochen. Ergänzt wurde die Prüfung in der Stufe III für die Abschnitte Ulrich-von-Hutten-Straße (S39) und die neuen Lärmbrennpunkte.

Um mit dem Einbau von lärmindernden Asphaltdeckschichten akustisch positive Ergebnisse zu erzielen, gelten prinzipiell die Bau- und Planungsgrundsätze aus den Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Erfahrungen mit dem lärmoptimierten Asphalt LOAD bestehen in Rostock seit dem Einbau in der Straße Am Strande im Mai Jahr 2011. Das Amt für Umweltschutz hat seit dem Einbau des lärmoptimierten Fahrbahnbelages kontinuierlich

²¹ Anlage 4 zeigt alle Maßnahmen zu den Lärmbrennpunkten des Kfz-Verkehrs.

Lärmmessungen durchführen lassen. Während innerhalb der ersten 3 Monate nach Einbau Lärminderungseffekte von 3 bis 4 dB(A) ermittelt wurden, liegt der Lärminderungseffekt 5 Jahre nach dem Einbau bei -1 bis -3 dB(A). Auch in der Ortsdurchfahrt Nienhagen wurde zum Teil lärmarmen Asphalt (DSH-V5) eingebaut. Die Wirksamkeit wurde ein Jahr und 3 Jahre nach Einbau durch Lärmmessungen begleitend untersucht. Gegenüber 2013 ergibt sich 2016 nur eine geringe Pegelzunahme von rund 1 dB(A). Aktuell ergibt sich noch immer ein Vergleichswert von -4 bis -3 dB(A).

Auch in anderen Städten wie München wurden Erfahrungen mit verschiedenen lärmindernden bzw. lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelägen gesammelt und in Anlehnung an die voran genannten Empfehlungen der FGSV Randbedingungen für deren Einsatz bestimmt. Wesentliche Voraussetzungen für die Wirksamkeit eines lärmindernden bzw. lärmoptimierten Fahrbahnbelages innerorts sind demnach:

- Um einen konstanten Verkehrsfluss bzw. eine konstante Geschwindigkeit zu ermöglichen, sollte der Abstand zwischen den signalgeregelten Knotenpunkten mindestens 300 m, besser aber 500 m betragen. Durch Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung können die Abstände zwischen den lichtsignalisierten Knotenpunkten aber auch geringer sein.
- Es bestehen hohe Anforderungen an die Ebenheit der Fahrbahn. Daher sollten möglichst wenige Einbauten wie zum Beispiel Straßenbahnschienen oder Schachtabdeckungen in den Rollspuren liegen und die Einbaufelder eine ausreichende Baulänge (mind. 300m) aufweisen.
- Der vorhandene Fahrbahnbelag muss entsprechende, akustisch ungünstige, Oberflächenstrukturen wie z.B. Unebenheiten, Nähte, Risse, raue Oberflächen und ähnliches aufweisen.

Nachfolgend wird für die in Tabelle 18 aufgelisteten Lärmbrennpunkte auf Grundlage der voran genannten Kriterien vertiefend geprüft, ob durch den Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen wesentliche akustische Verbesserungen erzielt werden können. Von der Prüfung ausgenommen, sind die Abschnitte der A 19 (S6, S7), da sie keinen innerörtlichen Charakter haben. Die Wirksamkeit lärmtechnisch optimierter Straßenbeläge wurde für Außerortsbereiche bereits in verschiedenster Form nachgewiesen.

Der Abwägung werden die oben genannten Einsatzkriterien zu Grunde gelegt. Eine akustisch positive Wirkung ist zu erwarten, wenn alle Kriterien erfüllt sind. Da sich der Fahrbahnzustand langfristig verschlechtert, wird an Lärmbrennpunkten mit heute akustisch unauffälligen Fahrbahnoberflächen, die aber die übrigen Kriterien erfüllen, zukünftig eine positive lärmindernde Wirkung gesehen. An Lärmbrennpunkten mit Einbauten (Kanaldeckel, Straßenbahnschienen) ist die akustische Wirkung als gering einzuschätzen, sofern die Lage

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

der Einbauten bestehen bleibt. Eine Übersicht aller Prüfabschnitte für eine Erneuerung der Fahrbahn geben die Tabelle 18 und die Abbildung 24.

Die Stadt Rostock plant derzeit den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages in der Richard-Wagner-Straße (S17). Entsprechend des Prüfverfahrens nach Tabelle 18 erscheint der Einbau eines lärmarmen Belages durch die in Teilbereichen gemeinsame Führung von Kfz- und Straßenbahnverkehr auf einer Fahrbahn nur bedingt geeignet. Darüber hinaus ist aufgrund der bestehenden Lage von Schachtdeckeln auch bei Trennung von Kfz- und Straßenbahnverkehr mit dem Überfahren von Einbauten zu rechnen und ein Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen, entsprechend des Prüfverfahrens, nicht zu empfehlen.

An den neuen Lärmbrennpunkten ist der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge unter Verwendung der voran erklärten Kriterien aufgrund des geringen Abstandes der Lichtsignalanlagen bei fehlender Koordinierung (S47) oder der Lage von Einbauten (S48) nicht sinnvoll. An der Gehlsheimer Straße (S49) wäre der Einbau eines lärmindernden Belages möglich.

Tabelle 18: Abwägung für den Einsatz besonders lärmindernder Fahrbahnbeläge

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes		Prüfkriterium für die Eignung				
		Abstand der LSA < 300 m	LSA-Koordinierung vorhanden	Akustisch ungünstige Fahrbahnoberflächen	Einbauten sind nicht relevant	Empfehlung für eine lärmindernde Fahrbahnoberfläche
■ ja / vorhanden ■ bedingt □ nein / nicht vorhanden						
S6/S7:	A 19 in den angebauten Straßenabschnitten	Verfahren für innerstädtische Straßen, Wirksamkeit auf Autobahnen wurde nachgewiesen.				
S8:	Hinrichsdorfer Straße im Abschnitt Kurt-Schumacher-Ring bis Gutenbergstraße	■	□	■	■	■
S9:	Petridamm im Abschnitt Kurve Stadtreinigung bis Rövershäger Chaussee	■	■	■	□	□
S10:	Tessiner Straße im Abschnitt Höger Up bis Neubrandenburger Straße	□	■	□	■	■
S11:	Neubrandenburger Straße, im Abschnitt Bahnübergang bis Tessiner Straße	■	□	■	□	□
S12:	Mühlendamm im Bereich des Knotenpunktes mit der Neubrandenburger Straße einschließlich ca. 150 m in Richtung Nordwesten	■	■	■	□	□
S13:	Mühlendamm im Abschnitt Neue Warnowstraße bis Unterwarnow	■	□	■	■	■

- ja / vorhanden
 ■ bedingt
 □ nein / nicht vorhanden

Hanse- und Universi-
 tätssstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes		Prüfkriterium für die Eignung				
		Abstand der LSA < 300 m	LSA-Koordinierung vorhanden	Akustisch ungünstige Fahrbahnoberflächen	Einbauten sind nicht relevant	Empfehlung für eine lärm- mindernde Fahrbahnoberfläche
S15:	Am Strande, im Abschnitt Grubenstraße bis Neue Warnowstraße	□	■	□	□	□
S17:	Richard-Wagner-Straße im Abschnitt zwischen Blücherstraße und August- Bebel-Straße	■	■	■	■ ²²	■
S18:	Blücherstraße im Abschnitt Richard- Wagner-Straße bis Lessingstraße	■	□	■	□	□
S19:	Herweghstraße im Abschnitt Rosa- Luxemburg-Straße bis Schwaaner Land- straße	■	□	■	■	■
S20:	Goethestraße im Abschnitt Rosa- Luxemburg-Straße bis Südring	■	□	□	■	■
S21:	Am Vögenteich im Abschnitt August- Bebel-Straße bis Goethestraße	■	■	□	■	■ ²³
S22/23:	August-Bebel-Straße	■	□	□	□	□
S26:	Parkstraße im Abschnitt Dethardingstraße bis Ulmenstraße	■	□	■	■	■
S28:	Karl-Marx-Straße	■	□	□	■	■
S29:	Kopernikusstraße im Abschnitt Dürerplatz bis Platz der Freiheit	■	□	■	■	■
S30:	Holbeinplatz und Lübecker Straße	□	■	□	□	□
S31:	Warnowufer im Abschnitt Am Kabutzenhof bis Am Kanonsberg	■	■	□	□	□
S33:	Satower Straße im Abschnitt Südring bis Rennbahnallee	■	□	□	■	■
S34:	Rennbahnallee im Abschnitt Satower Straße bis Tannenweg	□	■	■ ²⁴	■	■

²² Die Richard-Wagner-Straße wird im genannten Abschnitt im Zuge des Knotenumbaus zwischen August-Bebel-Straße und Lindenstraße überplant. Mit der Überplanung verändert sich die verkehrliche Situation (Lage der Fahrbahnen etc.). Derzeit liegen die Schienen (Einbauten) durch die gemeinsame Führung von Kfz- und Straßenbahnverkehr in der Fahrspur.

²³ Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Fahrbahnbelag geplant.

²⁴ Im Haltestellenbereich.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

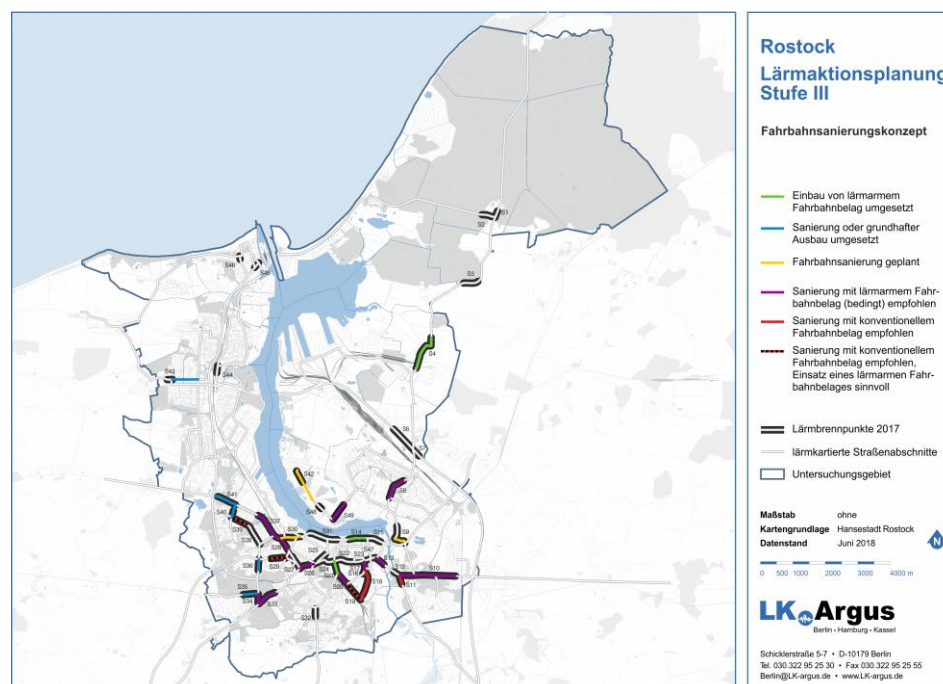
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes		Prüfkriterium für die Eignung				
		Abstand der LSA < 300 m	LSA-Koordinierung vorhanden	Akustisch ungünstige Fahrbahnoberflächen	Einbauten sind nicht relevant	Empfehlung für eine lärm-mindernde Fahrbahnoberfläche
S37:	Hamburger Straße im Abschnitt Grazer Straße bis Karl-Marx-Straße	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
S39:	Ulrich-von-Hutten-Straße zwischen Goerdelerstraße und Kufsteiner Straße	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 25
S47:	Ernst-Barlach-Straße, Mühlendamm bis Richard-Wagner-Straße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S48:	Fährstraße, Zur Feuerwehr bis Jägerweg	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
S49:	Gehlsheimer Straße, Fährstraße bis Zur Obstwiese	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Abbildung 24: Prüfabschnitte für eine Erneuerung der Fahrbahnen



²⁵ In Kapitel 6.1.6 wird für den Abschnitt eine Straßenraumumgestaltung empfohlen. Hierbei ist zu prüfen, ob die Schachtdeckel neu positioniert werden können. Der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts wäre dann zu empfehlen.

6.1.4 Verstetigung des Verkehrsflusses

Die Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen verspricht eine Reduzierung der Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A). Einer Verstetigung dienlich sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Lichtsignalkoordinierung oder der Einsatz von Kreisverkehren anstelle von Lichtsignalanlagen.

Eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen liegt in Rostock im Rahmen der Möglichkeiten für weite Teile des Straßennetzes vor. In Stufe I der Lärmaktionsplanung wurden die Lichtsignalkoordinierungen bereits an der Straße Am Strande (S14, S15), am Holbeinplatz / Lübecker Straße (S30), am Warnowufer (S31) und an der Hamburger Straße (S37) angepasst.

Es wird empfohlen, die Koordinierungsstrecken im Zuge der Lärmbrennpunkte im Rahmen vorhandener Ressourcen auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde vorgeschlagen eine Koordinierung auf folgenden Verkehrsachsen zu prüfen:

- Achse Am Strande (S14 / S15) – Warnowufer (S31) – Holbeinplatz und Lübecker Straße (S30) – Hamburger Straße (S37 / S40),
- Achse Tessiner Straße (S10) – Mühlendamm (S12 / S13) – Ernst-Bachlach-Straße (S47) – Steintor – August-Bebel-Straße (S22 / S23) – Am Vögenteich – Arnold-Bernhard-Straße (S24) – Parkstraße (S26),
- Achse Nobelstraße (S32) / Satower Straße (S33) – Südring – Am Vögenteich (S21) – Am Strande.

An den neuen Lärmbrennpunkten Fährstraße (S48) und Gehlsheimer Straße (S49) sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

Auch Kreisverkehre können zur Lärminderung beitragen. Richtig angewendet lassen sich mit ihrer Hilfe an allen Zufahrten auftretende Haltevorgänge ggü. lichtsignalgeregelten Knotenpunkten vermindern. Zudem ist mit der Anlage von Kreisverkehren bereits in den Annäherungsbereichen eine Minimierung und Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten verbunden. Weitere Vorteile von Kreisverkehren sind – eine richtige Anwendung vorausgesetzt – eine höhere Verkehrssicherheit und geringere Unterhaltungskosten gegenüber LSA-geregelten Knotenpunkten.

Gesamtverkehrsstärken in Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten von bis zu 15.000 Kfz/24h können von kleinen Kreisverkehren problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. In der Praxis können kleine Kreisverkehre bei günstiger Verkehrsverteilung bei Gesamtverkehrsstärken von bis zu 25.000 Kfz/24h mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden (FGSV, 2006). Ein kleiner Kreisverkehr hat einen Außendurchmesser von 32 m.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

In der Stufe II der Lärmaktionsplanung wurden für folgende Knotenpunkte im Zuge der Lärmbrennpunkte Prüfeempfehlungen bezüglich Leistungsfähigkeit, räumlicher und verkehrlicher Situation ausgesprochen, da sie die voran genannten Kriterien erfüllten:

- Goerdelerstraße / Ulrich-von-Hutten-Straße (S39, S40),
- Händelstraße / Tschaikowskistraße (S38),
- Tschaikowskistraße / Kopernikusstraße / Trotzenburger Weg (S36).

Für den Knoten Goerdelerstraße / Ulrich-von-Hutten-Straße (S39, S40) wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes eine Machbarkeitsstudie erstellt. Die Realisierung des Kreisverkehrs ist abhängig von der Haushaltslage. Für die Knoten Händelstraße / Tschaikowskistraße bzw. Tschaikowskistraße / Kopernikusstraße / Trotzenburger Weg wird auch in der Stufe III eine vertiefende Machbarkeitsprüfung empfohlen.

An den neuen Lärmbrennpunkten Fährstraße (S48) und Gehlsheimer Straße (S49) sind keine lichtsignalisierten Knotenpunkte vorhanden. Damit ist der Ersatz einer Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehr auszuschließen. In der Ernst-Barlach-Straße (S47) sind drei Lichtsignalanlagen vorhanden. Die vorhandenen Verkehrsmengen der Lärmkartierung liegen am Knoten Ernst-Barlach-Straße / Warnowstraße oberhalb der Einsatzgrenzen von Kreisverkehren. Am Knoten Ernst-Barlach-Straße / Bleicherstraße sind die Platzverhältnisse nicht ausreichend. Am Knoten Ernst-Barlach-Straße / Richard-Wagner-Straße sind die örtlichen Gegebenheiten zwar innerhalb der Einsatzgrenzen allerdings verkehren an dem Knotenpunkt Straßenbahnlinien. Um die Sicherheit der Verkehrsabläufe zu wahren, wäre nach wie vor eine Signalisierung des Kreisverkehrs erforderlich. Daher wird die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr nicht empfohlen.

6.1.5 Geschwindigkeitskonzeption

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A). Somit sind Geschwindigkeitsreduzierungen eine wirksame, vergleichsweise preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Für eine etwaige Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen sind jedoch die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Zuständig für die Durchsetzung ist die Straßenverkehrsbehörde. Sie erarbeitet die erforderlichen Einzelfallabwägungen und ordnet die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien an.

Sämtliche Tempo 30 Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung unterliegen einzelfallbezogen dem ausschließlichen Genehmigungsvor-

behalt 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.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

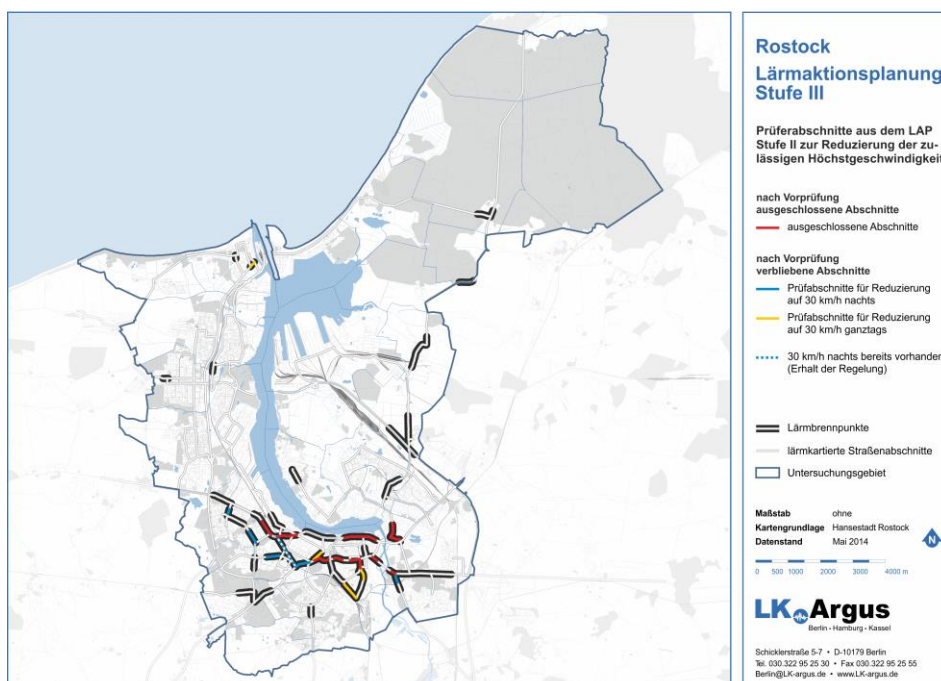
Endbericht

16. August 2018

Vorgehensweise für den Lärmaktionsplan der Stufe III der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Einführung von Tempo 30 mit dem Ziel der Lärminderung wurde bereits im Rahmen der Stufe II der Lärmaktionsplanung geprüft. Abbildung 25 zeigt das Ergebnis der Prüfung für die Stufe II. Bisher wurden noch keine Tempo-30-Abschnitte umgesetzt. In der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird das Prüfverfahren aus der Stufe II der Lärmaktionsplanung erneut durchgeführt. Das Prüfverfahren orientiert sich an den Vorgaben des Straßenverkehrsrechts. Ergebnis ist die Aktualisierung der Straßenabschnitte, die einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung möglichst standhalten. Diese Straßenabschnitte (Prüfabschnitte) sind nach wie vor gleichbedeutend mit Prüfaufträgen für die Einzelfallabwägung der Straßenverkehrsbehörde.

Abbildung 25: Prüfergebnis zur Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe II



1. Schritt: Vorauswahl akustischer Härtefälle

In einer ersten Stufe werden all jene Straßenabschnitte herausgearbeitet, in denen Anwohner von gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen oberhalb $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{\text{Night}} 55 \text{ dB(A)}$ betroffen sind. Um vorerst nur die Härtefälle vorauszuwählen und um sicherzustellen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auch eine Vielzahl Lärmbetroffener entlastet, wird als weiteres Vorauswahlkriterium eine Mindestbetroffenenanzahl von 10 Betroffenen / 100 m Straßenabschnitt angewendet.

Die in dem ersten Schritt vorausgewählten Straßenabschnitte sind in der Tabelle 19 aufgelistet und der Abbildung 26 dargestellt. An der Neubrandenburger Straße (S 11) gilt auf Höhe des Bahndammes bzw. im Straßenverlauf lediglich bei Nässe Tempo 30. In der Blücherstraße auf Höhe der Schule gilt zwischen 6 und 18 Uhr Tempo 30. Da die Tempo 30 Regelung nur zeitlich begrenzt sind, werden die Abschnitte mitbetrachtet.

Tabelle 19: Vorauswahl an Prüfabschnitten mit gegebenen akustischen Kriterien für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnummer)		$L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$	$L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$	> 10 Betroffene / 100 m mit $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$	> 10 Betroffene / 100 m mit $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$
S1:	Graal-Müritzer-Straße zwischen Markgrafenheider Str. und An der Alten Baumschule	■	■	■	■
S11:	Neubrandenburger Str. zwischen Tessiner Str. und Einfahrt Parkplatz Discounter	■	■	■	■
S12:	Mühlendamm zwischen Neubrandenburger Straße bis Unterwarnow	■	■	■	■
S13:	Mühlendamm zwischen, Unterwarnow bis Warnowstraße	■	■	■	■
S14:	Am Strande zwischen Wokrenterstr. und Slüterstr.	■	■	■	■
S17:	Richard-Wagner-Str. zwischen A.-Bebel-Str. und Am Güterbahnhof	■	■	■	■
S18:	Blücherstr. und Schwaaner Landstr. zwischen Richard-Wagner-Str. und Herweghstr.	■	■	■	■
S19:	Herweghstr. zwischen Rosa-Luxemburg-Str. und Schwaaner Landstr.	■	■	■	■
S21:	Am Vögenteich zwischen August-Bebel-Str. und Goethestr.	■	■	■	■
S22:	A.-Bebel-Str. zwischen Karlstr. und Höhe Studentenwohnheim	■	■	■	■

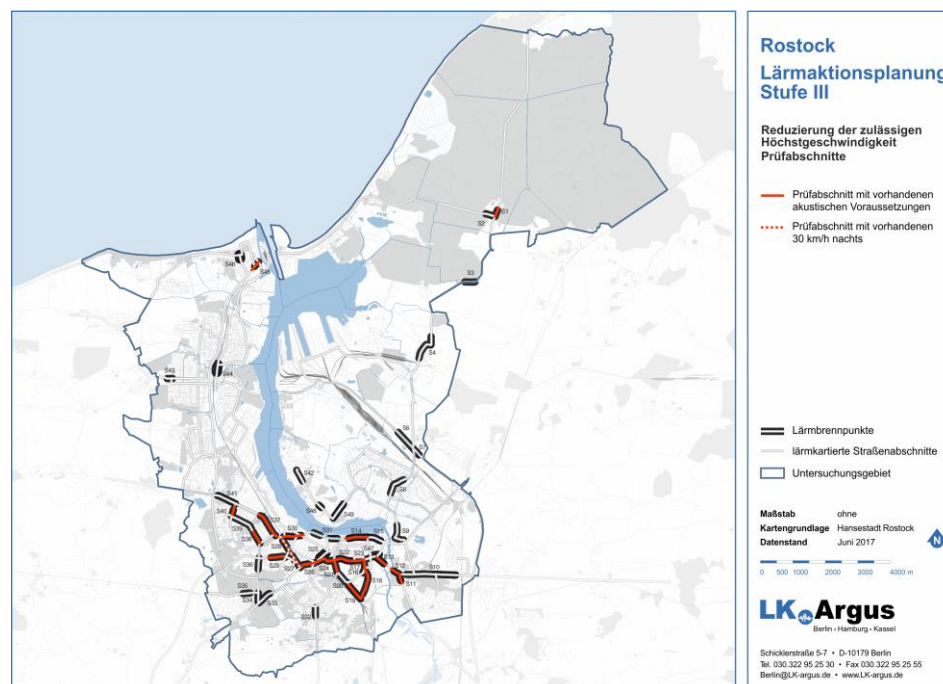
Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnummer)	L _{DEN} > 65 dB(A)	L _{Night} > 55 dB(A)	> 10 Betroffene / 100 m mit L _{DEN} > 65 dB(A)	> 10 Betroffene / 100 m mit L _{Night} > 55 dB(A)
S23: August-Bebel-Straße. zwischen Hermannstraße bis Richard-Wagner-Straße	■	■	■	■
S24: Arnold-Bernhard-Str. von Am Vögenteich bis Ulmenstr.	■	■	■	■
S26: Parkstr. zwischen Ulmenstr. und Dethardingstr.	■	■	■	■
S27: Dethardingstr. zwischen Parkstr. und Schillingallee	■	■	■	■ ²⁶
S28: Karl-Marx-Str. zwischen Schillingallee und Lübecker Str.	■	■	■	■ ²⁶
S29: Kopernikusstr. zwischen Dürerplatz und Platz der Freiheit	■	■	■	■
S30: Holbeinplatz und Lübecker Str.	■	■	■	■
S37: Hamburger Str. zwischen Kuphalstr. und „Haus des Bauens“	■	■	■	■
S38: Händelstr. zwischen Tschaikowskistr. und Kuphalstr.	■	■	■	■
S40: Goerdelerstr. zwischen Ulrich-von-Hutten-Str. und C.-Zetkin-Str.	■	■	■	■
S45: Rostocker Str. (Warnemünde) zwischen Johann-Sebastian-Bach-Str. und Alte Bahnhofstr.	■	■	■	■

Legende: ■ Kriterium gegeben □ Kriterium nicht gegeben

²⁶ In der Dethardingstraße und der Karl-Marx-Straße ist bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in den Nachtstunden angeordnet. Die Lärmkartierung des LUNG M-V für die Dethardingstraße und die Karl-Marx-Straße basiert auch in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung auf einer im Lärmmodell verwendeten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den Nachtstunden. Bei Tempo 50 sind die Kriterien L_{Night} > 55 dB(A) und > 10 Betroffene / 100 m mit L_{Night} > 55 dB(A) erfüllt. Somit besteht aus akustischer Sicht die Erfordernis einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Zu den sich ergebenden Lärmpegeln und Betroffenenheiten bei Tempo 30 kann keine Aussage getroffen werden.

Abbildung 26: Vorauswahl an Prüfabschnitten mit gegebenen akustischen Kriterien für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h



2. Schritt: Eingrenzen der Vorauswahl

Die vorangestellt identifizierten Straßen werden in einer zweiten Bearbeitungsstufe hinsichtlich ihrer verkehrlichen Belange einer weiteren Prüfung unterzogen. Diese Prüfung ist nicht abschließend. Über Ausschlusskriterien wird die Vorauswahl der Prüfabschnitte für Tempo 30 lediglich weiter eingegrenzt.

Der endgültige Abwägungsprozess obliegt alleinig der für die Straße zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Sie ist es auch, die nach Abwägung aller Belange auf Basis der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und Richtlinien eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen kann.

Die im Rahmen des Lärmaktionsplans durchgeführten Schritte zur Auswahl der Prüfabschnitte dienen dementsprechend ausschließlich der Vorauswahl ggf. geeigneter Abschnitte und der Vorbereitung des straßenverkehrsbehördlichen Abwägungsprozesses.

In Anlehnung an die Straßenverkehrsordnung und zugehörigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien werden folgende Ausschlusskriterien abwägungsrelevanter Belange für Tempo 30 definiert.

Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung

Der äußere und innere Tangentenring sowie die zuführenden Ergänzungsstraßen Rövershäger Chaussee, Tessiner Straße (S10), Neubrandenburger Straße

(S11), Nobelstraße, Südring, Satower Straße, Hamburger Straße (S37) und An der Stadtautobahn haben eine gehobene verkehrliche Bedeutung für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Darüber hinaus sind die aus dem ersten Bearbeitungsschritt verbleibenden Straßen Goerdelerstraße (S40), Händelstraße (S38), Kopernikusstraße (S29) und Richard-Wagner-Straße (S17) dem städtischen Vorrangnetz zuzuordnen. All diese Straßen nehmen einen großen Teil des Durchgangs- und innerstädtischen Verkehrs auf, dienen der verkehrlichen Entlastung des übrigen Straßennetzes und sichern die Kfz-Erreichbarkeit zentraler Bereiche der Stadt.

Zur Berücksichtigung der gehobenen verkehrlichen Bedeutung dieser Straßen wird von einer Tempo 30 Empfehlung für die Tagstunden (6 bis 22 Uhr) – d. h. zu Zeiten eintretender Hauptverkehrslasten – abgesehen.

Verkehrsverlagerungseffekte

Ein Prüfabschnitt wird dann ausgeschlossen, wenn mit der Tempo 30 Regelung im Prüfabschnitt eine Verkehrsverlagerung auf andere Netzteile in akustisch relevantem Maß zu erwarten ist. Hierzu erfolgt für jeden einzelnen Prüfabschnitt eine gutachterliche Einschätzung, ob potenzielle Ausweichstrecken vorhanden sind und Verlagerungseffekte in akustisch relevantem Maß eintreten werden (vgl. Tabelle 20).

Tabelle 20: Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Geschwindigkeitsreduzierungen (V_{Red}) in den Straßenabschnitten

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnr.)	Einschätzung hinsichtlich zu erwarten- der Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Geschw.-Red.
S1: Graal-Müritzer-Str. zwischen Markgrafenheider Str. und An der Alten Baumschule	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß nicht zu rechnen.	nein
S11: Neubrandenburger Str. zwischen Tessiner Str. und Einfahrt Parkplatz Discounter	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß nicht zu rechnen.	nein
S12: Mühlendamm zwischen Neubrandenburger Straße bis Unterwarnow	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß nicht zu rechnen.	nein
S13: Mühlendamm zwischen, Unterwarnow bis Warnowstraße	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß nicht zu rechnen.	nein

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

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnr.)	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Geschw.-Red.
S14: Am Strande zwischen Wokren-terstr. und Slüterstr.	Auswirkungen auf das angrenzende Nebennetz sind wegen der gegebenen Netzstruktur (Tempo-30-Zonenregelung, Vorfahrtregelung Rechts-vor-links, Einbahnstraßen) nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind aufgrund der Länge des Abschnittes jedoch großräumige Verlagerungseffekte (u.a. A.-Bebel-Straße) in akustisch relevantem Maß zu erwarten. Diese sind insbesondere im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabsechnitten auf der L 22 Holbeinplatz und Lübecker Straße nicht auszuschließen.	ja
S17: Richard-Wagner-Str. zwischen A.-Bebel-Str. und Am Güterbahnhof	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung), noch für großräumigere Verbindungen zu rechnen.	nein
S18: Blücherstr. und Schwaaner Landstr. zwischen Richard-Wagner-Str. und Herweghstr.	Auswirkungen sind weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung), noch für großräumigere Verbindungen zu erwarten.	nein
S19: Herweghstr. zwischen R.-Luxemburg-Str. und Schwaaner Landstr.	Auswirkungen sind weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung), noch für großräumigere Verbindungen zu erwarten.	nein
S21: Am Vögenteich zwischen August-Bebel-Str. und Goethestr.	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung), noch für großräumigere Verbindungen zu rechnen.	nein
S22: A.-Bebel-Str. zwischen Karlstr. und Höhe Studentenwohnheim	Auswirkungen auf das angrenzende Nebennetz sind wegen der gegebenen Netzstruktur (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Einbahnstraßen) nicht zu erwarten. Im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabsechnitten auf der Parkstr., der Arnold-Bernhard-Str., und der A.-Bebel-Str. sind aufgrund der sich ergebenden Länge des Abschnittes jedoch großräumigere Verlagerungseffekte (u.a. Am Strande, Goethestraße, Rosa-Luxemburg-Straße) in akustisch relevantem Maß nicht auszuschließen.	ja, im Zusammenhang mit dem weiteren Prüfabsechnitten in der Parkstr., Arnold-Bernhard-Str., und der A.-Bebel-Str.

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnr.)	Einschätzung hinsichtlich zu erwarten- der Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Geschw.-Red.
S23: A.-Bebel-Str. zwischen Her- mannstr. und Richard-Wagner- Str.	Auswirkungen auf das angrenzende Nebennetz sind wegen der gegebenen Netzstruktur (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Ein- bahnstraßen) nicht zu erwarten. Im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabschnitten auf der Parkstr., der Arnold-Bernhard-Str. und der A.-Bebel-Str. sind aufgrund der sich ergebenden Länge des Abschnittes jedoch großräumigere Verlagerungseffek- te (u.a. Am Strande, Goethestraße, Rosa- Luxemburg-Straße) in akustisch relevan- tem Maß nicht auszuschließen.	ja, im Zusam- menhang mit dem weiteren Prüfabschnit- ten in der Parkstr., Arnold- Bernhard-Str., und der A.- Bebel-Str.
S24: Arnold-Bernhard- Straße von Am Vö- genteich bis Ul- menstr.	Auswirkungen auf das angrenzende Nebennetz sind wegen der gegebenen Netzstruktur (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Ein- bahnstraßen) nicht zu erwarten. Im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabschnitten auf der Parkstr. und der A.-Bebel-Str. sind aufgrund der sich ergeben den Länge des Abschnittes jedoch großräumigere Verlagerungseffek- te (u.a. Am Strande, Goethestraße, Rosa- Luxemburg-Straße) in akustisch relevan- tem Maß nicht auszuschließen.	ja, im Zusam- menhang mit dem weiteren Prüfabschnit- ten in der Parkstr. und der A.-Bebel- Str.
S26: Parkstr. zwischen Ulmenstr. und Dethardingstr.	Auswirkungen sind für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor- links Vorfahrtregelung, Einbahnstraßenre- gelung) nicht zu erwarten. Im Zusammenhang mit den angrenzenden Tempo 30-Prüfabschnitten in der Karl- Marx-Straße und Dethardingstraße sowie im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabschnitten auf der Arnold- Bernhard-Str., der A.-Bebel-Str. und der Ernst-Barlach-Str. sind aufgrund der sich ergeben den Länge des Abschnittes jedoch großräumigere Verlagerungseffek- te (u.a. Am Strande, Goethestraße, Rosa- Luxemburg-Straße) in akustisch relevan- tem Maß nicht auszuschließen. Unabhängig vom Lärmaktionsplan bestehenden städtischen Überlegungen zu Tempo 30 in der Ulmenstraße. Die Einschätzungen zu großräumigeren verkehrlichen Auswirkung (Ulmenstraße, Lübecker Straße, Warnowufer) sind nur schwer möglich. Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Lösun- gen sind im Rahmen der straßenverkehrs- rechtlichen Prüfung näher zu analysieren und ggf. im Verkehrsmodell abzubilden.	im Zusam- menhang mit den Prüf- abschnitten K.- Marx-Straße, Detharding- straße und den Überle- gungen zur Ulmenstraße sind keine Einschätzun- gen möglich

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnr.)	Einschätzung hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Geschw.-Red.
S27: Dethardingstr. zwischen Parkstr. und Schillingallee	<p>Auswirkungen sind für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Einbahnstraßenregelung) nicht zu erwarten.</p> <p>Im Zusammenhang mit den angrenzenden Tempo 30-Prüfabsechnitten in der Karl-Marx-Straße und Parkstraße sowie den unabhängig vom Lärmaktionsplan bestehenden städtischen Überlegungen zu Tempo 30 in der Ulmenstraße sind Einschätzungen zu großräumigeren verkehrlichen Auswirkung (Ulmenstraße, Lübecker Straße, Warnowufer) nur schwer möglich. Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Lösungen sollten im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Prüfung näher analysiert und ggf. im Verkehrsmodell abgebildet werden.</p>	<p>im Zusammenhang mit den Prüfabsechnitten K.-Marx-Straße, Parkstraße und den Überlegungen zur Ulmenstraße sind keine Einschätzungen möglich</p>
S28: Karl-Marx-Str. zwischen Schillingallee und Lübecker Str.	<p>Auswirkungen sind für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Einbahnstraßenregelung) nicht zu erwarten.</p> <p>Im Zusammenhang mit den angrenzenden Tempo 30-Prüfabsechnitten in der Dethardingstraße und Parkstraße sowie den unabhängig vom Lärmaktionsplan bestehenden städtischen Überlegungen zu Tempo 30 in der Ulmenstraße sind Einschätzungen zu großräumigeren verkehrlichen Auswirkung (Ulmenstraße, Lübecker Straße, Warnowufer) nur schwer möglich. Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Lösungen sind im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Prüfung näher zu analysieren und ggf. im Verkehrsmodell abzubilden.</p>	<p>im Zusammenhang mit den Prüfabsechnitten Dethardingstraße, Parkstraße und den Überlegungen zur Ulmenstraße sind keine Einschätzungen möglich</p>
S29: Kopernikusstr. zwischen Dürerplatz und Platz der Freiheit	<p>Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungseffekten in akustisch relevantem Maß weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung), noch für großräumigere Verbindungen zu rechnen.</p>	<p>nein</p>
S30: Holbeinplatz und Lübecker Str.	<p>Eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Netzbestandteile (u.a. Dethardingstraße, A.-Bebel-Straße) ist in akustisch relevantem Maß nur im Zusammenhang mit dem weiteren Tempo 30-Prüfabsechnitt auf der L 22 Am Strande nicht auszuschließen.</p>	<p>ja, im Zusammenhang mit weiteren Prüfabsechnitten auf der L 22</p>

Straßenabschnitt (mit Lärmbrennpunktnr.)	Einschätzung hinsichtlich zu erwarten- der Auswirkungen auf Alternativrouten	Ausschluss Geschw.-Red.
S37: Hamburger Str. zwischen Kuphalstr. und „Haus des Bau- ens“	Auswirkungen auf das angrenzende Nebennetz sind wegen der gegebenen Netzstruktur (Tempo-30-Zonenregelung, Vorfahrtregelung Rechts-vor-links) nicht zu erwarten. Darüber hinaus sind jedoch Verlagerungs- effekte (u.a. Goerdelerstraße, U.-v.-Hut- ten-Straße, Händelstraße) in akustisch relevantem Maß nicht auszuschließen.	ja
S38: Händelstr. zwischen Tschaikowskistr. und Kuphalstr.	Auswirkungen sind weder für das Neben- netz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts- vor-links Vorfahrtregelung), noch für groß- räumigere Verbindungen zu erwarten.	nein
S40: Goerdelerstr. zwischen Ulrich- von-Hutten-Str. und C.-Zetkin-Str.	Auswirkungen sind weder für das Neben- netz (Tempo-30-Zonenregelung, Rechts- vor-links Vorfahrtregelung), noch für groß- räumigere Verbindungen zu erwarten.	nein
S45: Rostocker Str. (Warnemünde) zwi- schen Johann- Sebastian-Bach-Str. und Alte Bahnhofstr.	Aufgrund der Kürze des Abschnitts und der Lage im Netz ist mit Verlagerungsef- fekten in akustisch relevantem Maß weder für das Nebennetz (Tempo-30-Zonenre- gelung, Rechts-vor-links Vorfahrtregelung, Einbahnstraßen), noch für großräumigere Verbindungen zu rechnen.	nein

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Vereinbarkeit mit der Lichtsignalkoordinierung

Um die Stetigkeit des Kfz-Verkehrs zu wahren, muss eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Prüfabschnitten immer mit der (vorhandenen) Lichtsignalkoordinierung vereinbar sein.

Die Prüfung auf Vereinbarkeit erfolgt aufgrund der Komplexität dieses Verfahrens und der für den Lärmaktionsplan geltenden finanziellen Rahmenbedingungen nicht innerhalb der Lärmaktionsplanung. Es wird lediglich auf mögliche Konflikte hingewiesen und ein Prüfauftrag für weitere, im Anschluss an den Lärmaktionsplan zu erfolgende Untersuchungen gegeben.

Wenn für einen Prüfabschnitt in den letzten Jahren eine Anpassung der LSA-Koordinierung vorgenommen wurde, führt dies aus wirtschaftlichen und finanziellen Erwägungen heraus zu einem sofortigen Ausschluss des Prüfabschnittes.

Mindestabschnittslänge

Um lärmverursachende Unstetigkeiten im Verkehrsablauf zu vermeiden, werden Mindestabschnittslängen von 150 m definiert.

Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

Ist auch der öffentliche Verkehr von einer Tempo 30-Anordnung betroffen, kann dies zu einer Verlängerung der Fahrzeit führen. Der Ausschluss eines Prüfab-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

schnittes muss in Erwägung gezogen werden, wenn durch die Fahrzeitverlängerung

- Anschlüsse nicht mehr gehalten werden können, d.h. Qualitätseinbußen für den Fahrgast entstehen und / oder
- ein Mehrbedarf an Personal und Fahrzeugen erforderlich wird und somit negative wirtschaftliche Effekte für den ÖPNV eintreten.

Das Ergebnis einer Vorprüfung der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) zu ausgewählten Tempo 30 Prüfabschnitten ist in der Tabelle 21 zusammengefasst.²⁷ Zu berücksichtigen ist hierbei, dass der Zeitrahmen der Lärmaktionsplanung nur eine vereinfachte Prüfung mit folgenden Bedingungen zulässt.

- Es wurde eine gleichzeitige Umsetzung aller Prüfabschnitte vorausgesetzt. Daraus können für einige Linien kritische Zustände resultieren. Aus der Vorprüfung ist nicht ersichtlich, ob die Prüfabschnitte in Summe zu einem kritischen Zustand führen oder bereits einige einzelne Prüfabschnitte diese Folge haben.
- Die Vorprüfung geht von mittleren Fahrgeschwindigkeiten von 50 km/h im Bestand und 30 km/h im Prüfzustand aus. Aufenthalte an Haltestellen und Lichtsignalanlagen finden in der Betrachtung keine Berücksichtigung. Mit ihnen sinkt jedoch die mittlere Fahrgeschwindigkeit und dementsprechend ergeben sich auch niedrigere Zeitverluste.
- Für Prüfabschnitte mit ganztags geltender Tempo 30-Regelung erfolgt in der Vorprüfung der RSAG noch keine Unterscheidung der Auswirkungen hinsichtlich der Tag- und Nachtstunden. Zudem bleiben in der Vorprüfung der RSAG die Häufigkeit und die tageszeitliche Verteilung der auftretenden kritischen Zustände in der Betrachtung vorerst unberücksichtigt.

Die nach der Verabschiedung des Lärmaktionsplans erforderliche straßenverkehrsrechtliche Prüfung sollte eine detailliertere als die bisher vorgenommene Betrachtung der Auswirkungen der Tempo 30-Regelungen auf den öffentlichen Verkehr vornehmen. Nur so sind die tatsächlich eintretenden und von den einzelnen Prüfabschnitten ausgehenden Auswirkungen darstellbar.

²⁷ Um den Bearbeitungsaufwand zu minimieren wurden in die Vorprüfung nur diejenigen Prüfabschnitte einbezogen, die nach Anwendung der weiteren abwägungsrelevanten Kriterien als Tempo 30-Prüfabschnitte verblieben sind. Dies sind die in Tabelle 23, Seite 50 aufgelisteten Straßenabschnitte.

Tabelle 21: Vorprüfungsergebnis zu den Auswirkungen aller Tempo 30 Prüfabschnitte auf den Betriebsablauf

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Vorprüfungsergebnis Tempo 30 Prüfabschnitte bzgl. des Betriebsablaufes		
Linie 22	Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S18: Blücherstr. und Schwaaner Landstr., Abs. R.-Wagner-Str. bis Herweghstr. (ganztags T 30)	965 m Länge 46,32 s längere Fahrzeit
	S19: Herweghstr., Abs. R.-Luxemburg-Str. bis Schwaaner Landstr. (ganztags T 30)	622 m Länge 29,86 s längere Fahrzeit
	→ Aufgrund des Straßenzustandes wird die Blücherstr. und Herweghstr. bereits mit 30 km/h befahren. Im Bestand kommt es daher bereits zu Verspätungen in der Hauptverkehrszeit.	
Vereinbarkeit ist voraussichtlich nicht mehr gegeben		
Linie 23	Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S18: Blücherstr. und Schwaaner Landstr., Abs. R.-Wagner-Str. bis Herweghstr. (ganztags T 30)	965 m Länge 46,32 s längere Fahrzeit
	S19: Herweghstr., Abs. R.-Luxemburg-Str. bis Schwaaner Landstr. (ganztags T 30)	622 m Länge 29,86 s längere Fahrzeit
	→ Aufgrund des Straßenzustandes wird die Blücherstr. und Herweghstr. bereits mit 30 km/h befahren. Im Bestand kommt es daher bereits zu Verspätungen in der Hauptverkehrszeit.	
Vereinbarkeit ist voraussichtlich nicht mehr gegeben		
Linie 25	Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S26: Parkstraße., Abs. Ulmenstraße bis Dethardingstr. (nachts T 30)	365 m Länge Busse fahren auf eigener vom Kfz-Verkehr baulich getrennter Busspur. Somit entstehen keine Fahrzeitverluste.
	S29: Kopernikusstr., Abs. Dürer Pl. bis Pl. der Freiheit (nachts T 30)	355 m Länge 17,04 s längere Fahrzeit
	S38: Händelstr., Abs. Tschaikowskistr. bis Kuphalstr. (nachts T 30)	447 m Länge 21,46 s längere Fahrzeit
	S40: Goerdeler Str., Abs. U.-v.-Hutten-Str. bis C.-Zetkin-Str. (nachts T 30)	310 m Länge 16,32 s längere Fahrzeit
	→ Keine relevanten Auswirkungen	
Vereinbarkeit ist voraussichtlich gegeben.		

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Vorprüfungsergebnis Tempo 30 Prüfabschnitte bzgl. des Betriebsablaufes		
Linie 27	Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S26: Parkstraße., Abs. Ulmenstraße bis Dethardingstr. (nachts T 30)	365 m Länge Busse fahren auf eigener vom Kfz-Verkehr baulich getrennter Busspur. Somit entstehen keine Fahrzeitverluste.
	→ Keine relevanten Auswirkungen	
	Vereinbarkeit ist voraussichtlich gegeben.	
Linie 28	Streckenabschnitt mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S29: Kopernikusstr., Abs. Dürer Pl. bis Pl. der Freiheit (nachts T 30)	355 m Länge 17,04 s längere Fahrzeit
	→ Keine relevanten Auswirkungen	
	Vereinbarkeit ist voraussichtlich gegeben.	
Linie 37	Streckenabschnitt mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S45: Rostocker Str., Abs. J.-S.-Bach-Str. bis Bahnhofstr. (ganztags T 30)	250 m Länge 12,00 s längere Fahrzeit
	→ Keine relevanten Auswirkungen	
	Vereinbarkeit ist voraussichtlich gegeben.	
Linie F1, Linie F2	Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung:	
	S26: Parkstraße., Abs. Ulmenstraße bis Dethardingstr. (nachts T 30)	365 m Länge Busse fahren auf eigener vom Kfz-Verkehr baulich getrennter Busspur. Somit entstehen keine Fahrzeitverluste.
	S29: Kopernikusstr., Abs. Dürer Pl. bis Pl. der Freiheit (nachts T 30)	355 m Länge 17,04 s längere Fahrzeit
	S38: Händelstr., Abs. Tschaikowskistr. bis Kuphalstr. (nachts T 30)	447 m Länge 21,46 s längere Fahrzeit
	S40: Goerdeler Str., Abs. U.-v.-Hutten-Str. bis C.-Zetkin-Str. (nachts T 30)	340 m Länge 16,32 s längere Fahrzeit
	→ zentrales Treffen am Saarplatz gerade noch möglich, Umsteigezeiten reduzieren sich	
	instabiler Zustand: kein Verspätungsausgleich auf Linie F2 mehr vorhanden, 2 zusätzliche Busse erforderlich	
	Vereinbarkeit ist voraussichtlich nicht mehr gegeben	

Der Mehrwert der Vorprüfung besteht darin, dass im Ergebnis für einen Großteil der betroffenen Linien (Linien 25, 27, 28 und 37) eine Vereinbarkeit mit den Tempo 30-Prüfabschnitten in Aussicht steht. Für die Linien 22, 23, F1 und F2 ergeben sich kritische Zustände. Sie resultieren aus den Prüfabschnitten

- S18: Blücherstraße und Schwaaner Landstraße, Abschnitt Richard-Wagner-Straße bis Herweghstraße (ganztags T 30),
- S19: Herweghstraße, Abschnitt Rosa-Luxemburg-Straße bis Schwaaner Landstraße (ganztags T 30)
- S29: Kopernikusstraße, Abschnitt Dürer Platz bis Platz der Freiheit (nachts T 30).
- S38: Händelstraße, Abschnitt Tschaikowskistraße bis Kuphalstraße (nachts T 30) und
- S40: Goerdeler Straße, Abschnitt Ulrich-von-Hutten-Straße bis C.-Zetkin-Straße (nachts T 30)

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass aus folgenden, von der RSAG vorgeprüften Tempo 30-Abschnitten keine kritischen Zustände resultieren:

- S11: Neubrandenburger Straße, Abschnitt Tessiner Straße bis Einfahrt Parkplatz zum Discounter (nachts Tempo 30),
- S26: Parkstraße, Abschnitt Ulmenstraße bis Dethardingstraße (Busse fahren auf eigener vom Kfz-Verkehr baulich getrennter Busspur, somit entstehen keine Fahrzeitverluste.),
- S45: Rostocker Straße (Warnemünde), Abschnitt Johann-Sebastian-Bach-Straße bis Alte Bahnhofstraße (ganztags T 30).

Existenz geeigneterer oder gleichwertiger Maßnahmen

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist keine angemessene Maßnahme, wenn für die Lärminderung geeignetere oder gleichwertige Maßnahmen zur Verfügung stehen. Eine Maßnahme ist geeigneter oder gleichwertig, wenn bereits infolge dessen die Zielwerte der Lärminderung von $L_{DEN} < 65 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} < 55 \text{ dB(A)}$ in den jeweiligen Prüfabschnitten erreicht werden.

Diese Wertung erfolgt jedoch erst nach erfolgter Wirkungsabschätzung im Rahmen der Erarbeitung der Prioritäten bzw. des endgültigen Maßnahmenkonzeptes (vgl. Kapitel 7, Seite 120 ff.). Im Abwägungsverfahren wird vorab lediglich auf die Existenz weiterer Maßnahmen hingewiesen (Hinweiskriterium).

Liegt jedoch passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen (16. BImSchV) im Prüfabschnitt vor, wird dies bereits als Ausschlusskriterium für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 in den Nachtstunden herangezogen. Diesem Vorgehen liegen folgende Sachverhalte zugrunde:

- Ziel der Lärmaktionsplanung ist der Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm – bezogen auf den jeweiligen Aufent-

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

haltsbereich. Dieser umfasst bspw. die Wohnung, aber eben auch das Wohnumfeld.

- Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden zielt insbesondere darauf ab, betroffenen Anwohnern für die Nachtruhe verträglichere Lärmpegel zu gewährleisten.
- Während am Tag und in den Abendstunden neben dem Gebäudeinneren auch Außenbereiche (z.B. das Wohnumfeld) zum Aufenthaltsraum der Bevölkerung zählen, wird sich in den Nachtstunden vornehmlich im Gebäudeinneren (in den Wohnungen, Schlafräumen) aufgehalten.
- Bei vorhandenem passivem Lärmschutz ist dementsprechend für die Nachtstunden bereits ein Schutz der sich vornehmlich in den Wohnungen und Schlafräumen befindlichen Bevölkerung vor gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm gegeben.

Die Richard-Wagner-Straße (Stadtmitte) ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor. Der Prüfabschnitt für Tempo 30 in der Richard-Wagner-Straße wird im Zuge dessen überplant. Damit verändert sich auch die verkehrliche Situation (Lage der Fahrbahnen etc.). Der Straßenabschnitt findet daher in diesem Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung als Tempo 30-Prüfabschnitt.

Zusammenfassung der Ergebnisse des Prüfverfahrens

Die Lärmbrennpunkte werden im 2. Bearbeitungsschritt anhand der o. g. Belange geprüft und für eine mögliche Geschwindigkeitsreduzierung qualitativ abgewogen. In der Tabelle 22 sind die Vorprüfungsergebnisse für alle Prüfabschnitte zusammengefasst.

Tabelle 22: Übersicht der Vorprüfungsergebnisse der Anwendung der abwägungsrelevanten Belange für Tempo 30

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes	Ausschlusskriterium					Hinweis- kriterium			Abwägungsergebnis Prüfempfehlung Tempo 30
	gehobene verkehrliche Bedeutung	Verkehrs- verlagerung	angepasste Koordination	passiver Lärmschutz	Abschnittslänge < 150 m	mögliche Konflikte mit dem ÖPNV	vorhandene LSA- Koordination	Existenz weiterer Maßnahmen	
S1: Graal-Müritzer-Str. zwischen Markgrafen- heider Str. und An der Alten Baumschule	■	□	□	□	■	■	□	□	

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

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes	Ausschlusskriterium						Hinweis- kriterium			Abwägungsergebnis Prüfempfehlung Tempo 30
	gehobene Bedeutung Verkehrs- verlagerung angepasste Koordinierung passiver Lärmschutz Abschnittslänge < 150 m					mögliche Konflikte mit dem ÖPNV	vorhandene LSA- Koordinierung	Existenz weiterer Maßnahmen		
S11: Neubrandenburger Str. zwischen Tessi- ner Str. und Einfahrt Parkplatz Discounter	■	□	□	□	□	□	□	■	n	
S12: Mühlendamm zwischen Neubran- denburger Straße bis Unterwarnow	■	□	□	□	■	■	□	■		
S13: Mühlendamm zwischen, Unter- warnow bis Warnowstraße	■	□	□	□	■	■	□	■		
S14: Am Strande zwischen Wokrenterstr. und Slüterstr.	■	■	■	■ ²⁸	□	□	■	□ ²⁹		
S17: Richard-Wagner-Str. zwischen A.-Bebel- Str. und Blücherstra- ße	■	□	□	□	□	■ ³⁰	□	■ ³¹		
S18: Blücherstr. und Schwaaner Landstr. zwischen Richard- Wagner-Str. und Herweghstr.	□	□	□	□	□	■	□	□	g	
S19: Herweghstr. zwischen R.-Luxemburg-Str. und Schwaaner Landstr.	□	□	□	□	□	■	□	■	g	

²⁸ Punktuell bestehende Ansprüche auf Lärmvorsorge (passiven Lärmschutz).

²⁹ Im Abschnitt wurde bereits ein lärmoptimierter Asphalt verlegt und eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle eingerichtet.

³⁰ Die Richard-Wagner-Straße wird im genannten Abschnitt im Zuge des Knotenumbaus zwischen August-Bebel-Straße und Lindenstraße überplant. Mit der Überplanung verändert sich die verkehrliche Situation (Lage der Fahrbahnen etc.). Der Straßenabschnitt findet daher in diesem Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung als Tempo 30-Prüfabschnitt.

³¹ Die Richard-Wagner-Straße wird im genannten Abschnitt im Zuge des Knotenumbaus zwischen August-Bebel-Straße und Lindenstraße überplant. Mit der Überplanung verändert sich die verkehrliche Situation (Lage der Fahrbahnen etc.). Der Straßenabschnitt findet daher in diesem Lärmaktionsplan keine Berücksichtigung als Tempo 30-Prüfabschnitt.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes	Ausschlusskriterium						Hinweis- kriterium			Abwägungsergebnis Prüfempfehlung Tempo 30
	gehobene verkehrliche Bedeutung	Verkehrs- verlagerung	angepasste Koordinierung	passiver Lärmschutz	Abschnittslänge < 150 m	mögliche Konflikte mit dem ÖPNV	vorhandene LSA- Koordinierung	Existenz weiterer Maßnahmen		
S21: Am Vögenteich zwischen August- Bebel-Str. und Goe- thestr..	■	□	■	■	□	■	■	■		
S22: A.-Bebel-Str. zwi- schen Karlstr. und Höhe Studenten- wohnheim	■	■ ³²	□	■	□	□	□	□		
S23: A.-Bebel-Str. zwi- schen Hermannstr. und Richard-Wagner- Str.	■	■ ³²	□	■	□	□	□	□		
S24: Arnold-Bernhard-Str. von Am Vögenteich bis Ulmenstr.	■	■ ³³	□	■	□	■	□	■		
S26: Parkstr. zwischen Ulmenstr. und Dethardingstr.	■	■ ³⁴	□	□	□	□	□	■	n	
S27: Dethardingstr. zwischen Parkstr. und Schillingallee	■	■ ³⁴	□	□	□	□	□	□	n	
S28: Karl-Marx-Str. zwischen Schillingal- lee und Lübecker Str.	■	■ ³⁴	□	□	□	□	□	■	n	
S29: Kopernikusstr. zwischen Dürerplatz und Platz der Freiheit	■	□	□	□	□	■	□	■	n	

³² Im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabsechnitten auf der Parkstraße, der Arnold-Bernhard-Str. und August-Bebel-Straße sind aufgrund der sich ergebenden Länge des Abschnittes Verlagerungseffekte u.a. auf die Straßen Am Strande, Goethestraße, Rosa-Luxemburg-Straße in akustisch relevantem Maß nicht auszuschließen.

³³ Im Zusammenhang mit den weiteren Tempo 30-Prüfabsechnitten auf der Parkstraße, August-Bebel-Straße sind aufgrund der sich ergebenden Länge des Abschnittes Verlagerungseffekte u. a. auf die Straßen Am Strande, Goethestraße, Rosa-Luxemburg-Straße in akustisch relevantem Maß nicht auszuschließen.

³⁴ Eine zukünftige Entscheidung hinsichtlich Tempo 30 kann nur in Abhängigkeit bzw. im Gesamtzusammenhang der Geschwindigkeitsregelungen in den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen Parkstraße, Dethardingstraße, Karl-Marx-Straße und Ulmenstraße getroffen werden. Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Lösungen sollten im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Prüfung näher analysiert und ggf. im Verkehrsmodell abgebildet werden.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

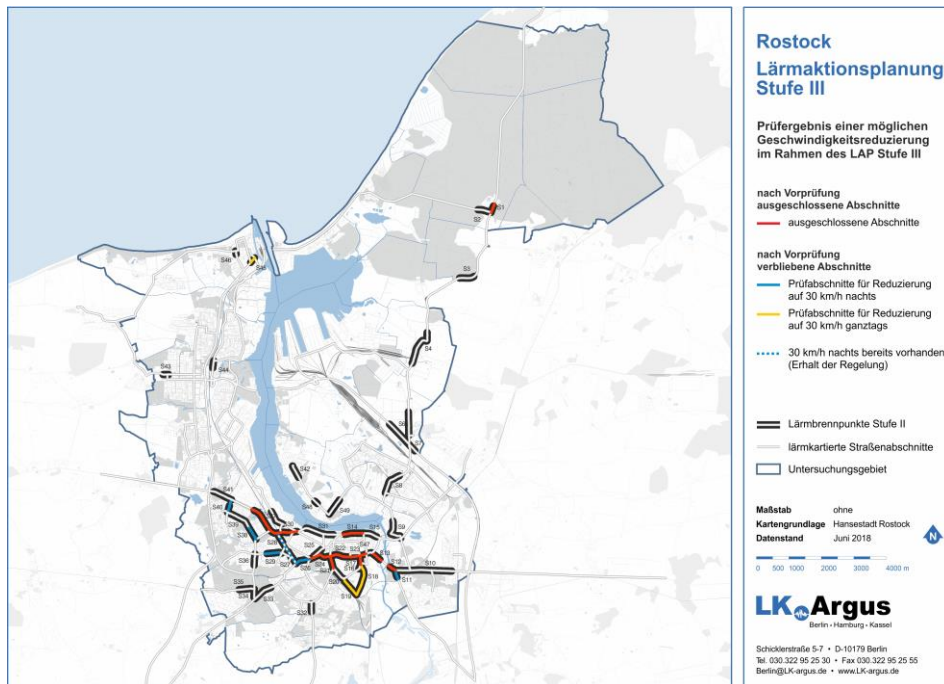
16. August 2018

Prüfabschnitte für Tempo 30 tags (6 bis 22 Uhr)	Prüfabschnitte für Tempo 30 nachts (22 bis 6 Uhr)
S18: Blücherstr. zw. Richard-Wagner-Str. und Herweghstr.	S18: Blücherstr. zw. Richard-Wagner-Str. und Herweghstr.
S19: Herweghstr. zwischen R.-Luxemburg-Str. und Schwaaner Landstr.	S19: Herweghstr. zwischen R.-Luxemburg-Str. und Schwaaner Landstr.
	S26: Parkstr. zw. Ulmenstr. und Dethardingstr.
	S27: Dethardingstr. zwischen Parkstr. und Schillingallee ³⁵
	S28: Karl-Marx-Str. zwischen Schillingallee und Lübecker Str. ³⁵
	S29: Kopernikusstr. zw. Dürerplatz und Platz der Freiheit
	S38: Händelstr. zw. Tschaikowskistr. und Kuphalstr.
	S40: Goerdelerstr. zw. Ulrich-von-Hutten-Str. und Clara-Zetkin-Str.
S45: Rostocker Str. zw. J.-Sebastian-Bach-Str. und Alte Bahnhofstr. ³⁶	S45: Rostocker Str. zw. J.-Sebastian-Bach-Str. und Alte Bahnhofstr. ³⁶

³⁵ In der Dethardingstraße zwischen Parkstraße und Schillingallee sowie der Karl-Marx-Straße zwischen Schillingallee und Lübecker Straße gilt für die Nachtstunden bereits eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Unter Ansatz einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Tag und Nacht) in den genannten Abschnitten der Dethardingstraße und Karl-Marx-Straße greifen die in Tabelle 19 angegebenen akustischen Kriterien. Dementsprechend wird zum Schutz der Anwohner vor Lärm in der Dethardingstraße und Karl-Marx-Straße ein Erhalt der im Bestand nachts geltenden Tempo 30-Regelung empfohlen.

³⁶ Zeitgleich zur Prüfung auf Anordnung einer verminderten Höchstgeschwindigkeit (30 km/h oder Einbindung in die Zone) ist die Veränderung hinsichtlich der Eigenschaft als Bundesstraße (B 103) einzuleiten.

Abbildung 27: Übersicht über alle ausgeschlossenen und verbliebenen Prüfabschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung



Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

6.1.6 Organisation des Straßenraumes

Auch die Straßenraumgestaltung kann zur Lärminderung beitragen. Eine Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort (Fassade) wirkt lärmindernd. Durch eine an die Bedingungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs angepasste Fahrbahnbreite und Fahrbahnaufteilung wird außerdem ein langsamerer und stetiger Verkehrsfluss angestrebt. Neben Lärmpegelreduzierungen können sich folgende Synergieeffekte mit anderen Zielfeldern ergeben:

- qualitative Aufwertung des Straßenraumes,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- mögliche Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr.

Erste näherungsweise Aussagen, ob der vorhandene Ausbauzustand den verkehrlichen Gegebenheiten an den Lämbrennpunkten gerecht wird, wurden in der Stufe II der Lärmaktionsplanung mit Hilfe der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV, 2006) getroffen. Tabelle 24 zeigt die Standards der RAST bezüglich Querschnittsaufteilung und der der Kfz-Verkehrsstärke.

Die Frage der notwendigen Verkehrsflächen ist jedoch auch von weiteren Faktoren wie der Intensität der Randnutzungen, der Anordnung des ruhenden Verkehrs und den Kapazitäten an den Knotenpunkten abhängig. Diese machen

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

eine Prüfung der pauschalen Aussagen durch Vor-Ort-Analysen in jedem Fall erforderlich.

Tabelle 24: Orientierungswerte für den Ausbauzustand von Kfz-Fahrbahnen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens nach RAS 06
(kursiv: überschlägliche Umrechnung in Kfz/Werktag im Querschnitt)

Ausbauzustand	Verkehrsstärke
1 Fahrstreifen je Richtung	1.400 bis 2.200 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt (entspricht ca. 14.000 bis 22.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)
1 überbreiter Fahrstreifen je Richtung	1.400 – 2.200 Kfz/Spitzenstunde je Richtung (entspricht ca. 28.000 bis 44.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)
2 Fahrstreifen je Richtung	1.800 – 2.600 Kfz/Spitzenstunde je Richtung (entspricht ca. 36.000 bis 52.000 Kfz/Werktag im Querschnitt)

Für Lärmbrennpunkte mit mehr als je einem Richtungsfahrstreifen wurde geprüft, ob der Ausbauzustand den vorhandenen Verkehrsmengen gerecht wird. Die Verkehrsmengen wurden der Lärmkartierung der Stufe III entnommen und auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr hochgerechnet.

Die Anwendung der angegebenen Orientierungswerte ergibt die in der Tabelle 25 enthaltenen Empfehlungen für eine Überprüfung der erforderlichen Fahrstreifenzahl, um ggf. Spielräume für eine veränderte Aufteilung des Straßenraumes zu identifizieren. Die hier empfohlenen Straßenabschnitte stimmen mit den in Stufe II empfohlen Abschnitten überein. Da an den neuen Lärmbrennpunkten Fährstraße (S48) und Gehlsheimer Straße (S49) nur eine Richtungsfahrbahn vorhanden ist, ist hier kein Handlungsspielraum vorhanden. In der Ernst-Barlach-Straße (S47) ist eine Anpassung des Ausbauzustandes aufgrund der hohen Verkehrsmengen nicht empfehlenswert.

Tabelle 25: vorhandener und nach Anwendung der RAS 06 empfohlener Ausbauzustand

Straßenabschnitt mit Nummer des Lärmbrennpunktes	Verkehrsstärke ³⁷ Kfz je Werktag	Ausbauzustand Fahrstreifen im Querschnitt	
		Bestand	gemäß RAS 06
S39: Ulrich-von-Hutten-Straße zw. Linzer Straße und Goerdelerstraße	10.400	4 Fahrstreifen (2+2 Fahrstreifen)	2 Fahrstreifen
S40: Goerdelerstr. zw. Ulrich-von-Hutten-Straße und Clara-Zetkin-Straße	10.500	3 Fahrstreifen (1+2 Fahrstreifen)	2 Fahrstreifen

³⁷ Die Verkehrsstärke wurde auf den nächsten Hunderter aufgerundet.

Neben den in Tabelle 25 genannten Straßenabschnitten bieten auch in der Stufe III der Lärmaktionsplanung weitere Straßenabschnitte für eine immissionsgünstigere Straßenraumgestaltung an. Entsprechende Potentiale (Prüfbedarf) und Anwendungsbereiche liegen für folgende Straßen vor:

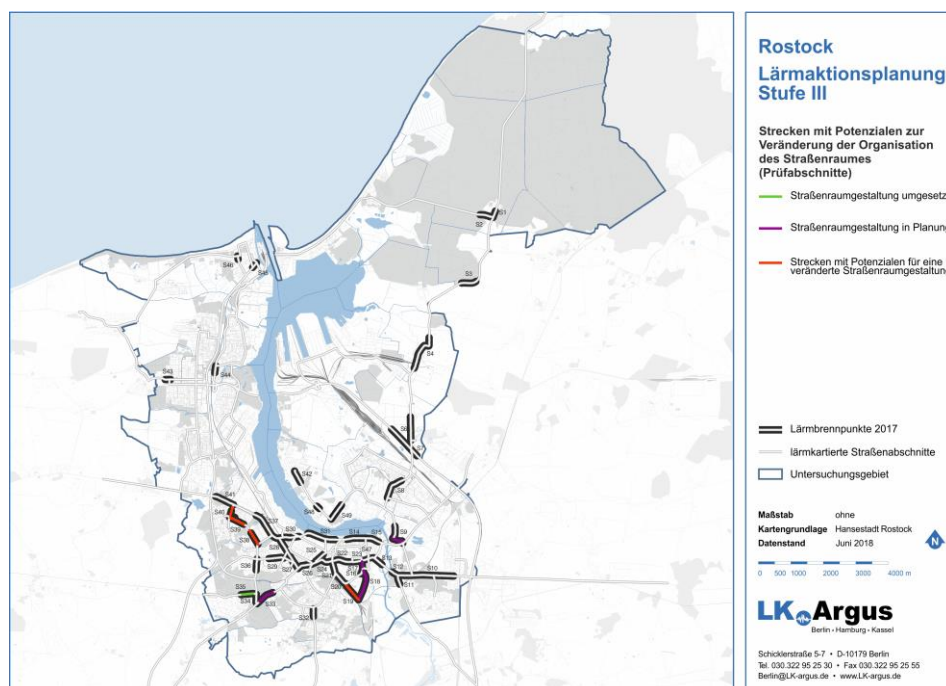
- Blücherstraße und Herweghstraße (Lärmschwerpunkte S18 und S19)
- Händelstraße (Lärmschwerpunkt Nr. S38) und
- Tschaikowskistraße.

In der Stufe II wurde bereits für die Neubrandenburger Straße (S11) und den Straßenzug Schwaaner Landstraße – Blücherstraße (S18) – Herweghstraße (S19) eine immissionsgünstigere Straßenraumgestaltung vorgeschlagen. Hier werden bereits weitere Planungen zur Straßenraumgestaltung durchgeführt.

In der Regel steht in vorhandenen Straßenräumen zu wenig Raum für die Belange aller Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Zur Vermeidung von Immissionspegeln oberhalb der Auslöswerte an Haupteinfahrungsstraßen ist es sinnvoll bei der Planung und Umsetzung neuer Verkehrswege ein ausreichender Abstand zwischen Fahrbahn und angrenzender Bebauung einzuhalten.

Bei allen straßenräumlichen Maßnahmen bzw. zukünftigen Umsetzungen sind der Denkmalschutz und der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.³⁸

Abbildung 28: Prüfabschnitte für eine veränderte Straßenraumaufteilung



³⁸ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

6.1.7 Lärminderungsmaßnahmen durch Abschirmungen und Gebäudeschallschutz

Baulicher Schallschutz

Schallschutzwände und -wälle können Schall in seiner Ausbreitung effektiv behindern. Jedoch kommen sie in innerstädtischen Gebieten mit begrenzt zur Verfügung stehenden Freiflächen selten infrage. Eine Anwendung führt unter Umständen zu einer Zerschneidung von Sichtachsen und einer erheblichen Störung des städtebaulichen Ensembles. Ggf. schaffen sie für Fußgänger und Radfahrer zusätzliche Barrieren und verhindern die notwendige Erschließung. Daher kommen sie zumeist im Außerortsbereich zur Anwendung.

Mögliche innerstädtische Anwendungsbereiche bestehen im Zuge der Tessiner Straße (S10) zwischen Modersohn-Becker-Weg und Höger Up, entlang der Hamburger Straße (S41) zwischen Braesigplatz und Hawermannweg und im Bereich der Lübecker Straße (S30) zwischen S-Bahntrasse und Maßmannstraße. Die Standortvorschläge entstammen Diplomarbeiten³⁹ und Projekten⁴⁰, die im Zusammenhang mit dem Lärminderungsprogramm für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstellt wurden. Die neuen Lärmbrennpunkte (S47 bis S49) waren bisher kein Bestandteil der Arbeiten. Aus städtebaulichen Gründen und wegen der geringen Flächenverfügbarkeit wird baulicher Schallschutz an den neuen Lärmbrennpunkten nicht empfohlen.

Bei den Empfehlungen für den Bau von Lärmschutzanlagen handelt es sich um eine freiwillige Leistung der Kommune, die nur im Rahmen der Haushaltsplanung diskutiert und beschlossen werden kann.

In den sich an die Lärmaktionsplanung anschließenden Planungsprozessen sind die Machbarkeit und Ausführung der Lärmschutzwände genauer zu prüfen und die Träger öffentlicher Belange sowie die Eigentümer zu beteiligen.

Lärmschutzwand Tessiner Straße

Für die Tessiner Straße wird für die Nordseite zwischen den Einmündungen Eikaterweg und Höger Up eine Lärmschutzwand von 4,0 m Höhe auf dem Grünstreifen zwischen Hauptfahrbahn und Anliegerfahrbahn empfohlen (vgl. Abbildung 29). Die bauliche Machbarkeit dieser Anlage auf dem ca. 3,0 m breiten

³⁹ Diplomarbeit von Marko Spillmann; „Planung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an der Hamburger Straße“; Diplomarbeit von Ulrich Hager; „Planung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an der Tessiner Straße der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“.

⁴⁰ Arbeitskreis Lärminderungsplanung vom 2. Dezember 2004; Lärmschutzwand Lübecker Straße und Hamburger Straße – Schließung der Höfe Thomas-Müntzer-Platz.

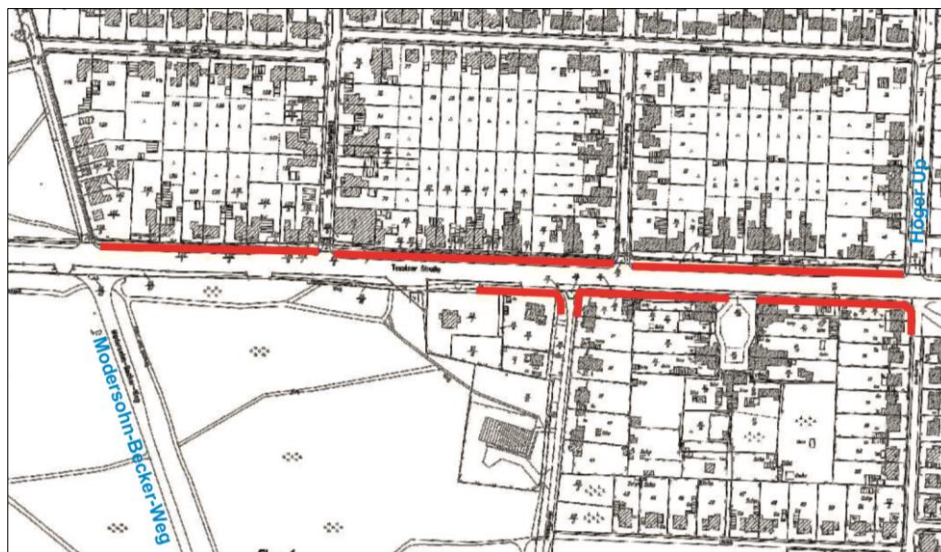
Grünstreifen ist noch zu überprüfen. Dies schließt auch den Umgang mit den Bushaltestellen „Hürbaasweg“ und „Brinckmansdorf“ ein. Die 4,0 m hohe Lärmschutzwand auf der Südseite der Tessiner Straße verläuft im Bereich der Grundstücksgrenzen zwischen Straßen- und Privatland, beginnend ca. 100 m westlich des Hürbaasweges bis zum Jan-Maat-Weg im Osten. Hierbei sind private Grundstücke und zwei Grundstückzufahrten sowie Gebäude betroffen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

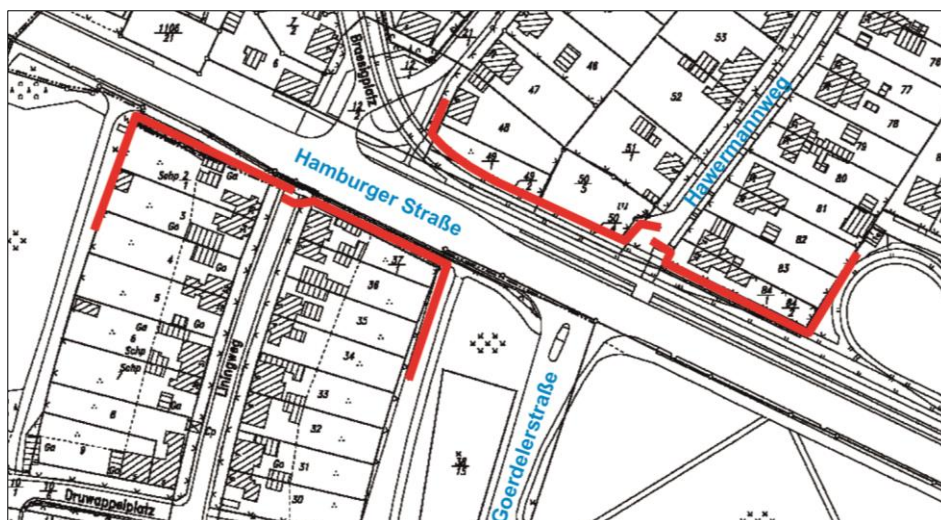
16. August 2018

Abbildung 29: Lage der zu prüfenden Lärmschutzwände im Zuge der Tessiner Straße zwischen Modersohn-Becker-Weg und Höger Up



Lärmschutzwand Hamburger Straße

Abbildung 30: Lage der zu prüfenden Lärmschutzwände im Zuge der Hamburger Straße zwischen Braesigplatz und Hawermannweg



Für die Lärmschutzwände im Zuge der Hamburger Straße wird eine Höhe von 4,0 m empfohlen. Sie verlaufen im Bereich des Braesigplatzes beidseitig straßenbegleitend auf öffentlichen Grundstücken und können auch private Grundstücke tangieren (vgl. Abbildung 30). Bei den zur Goerdelerstraße und

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

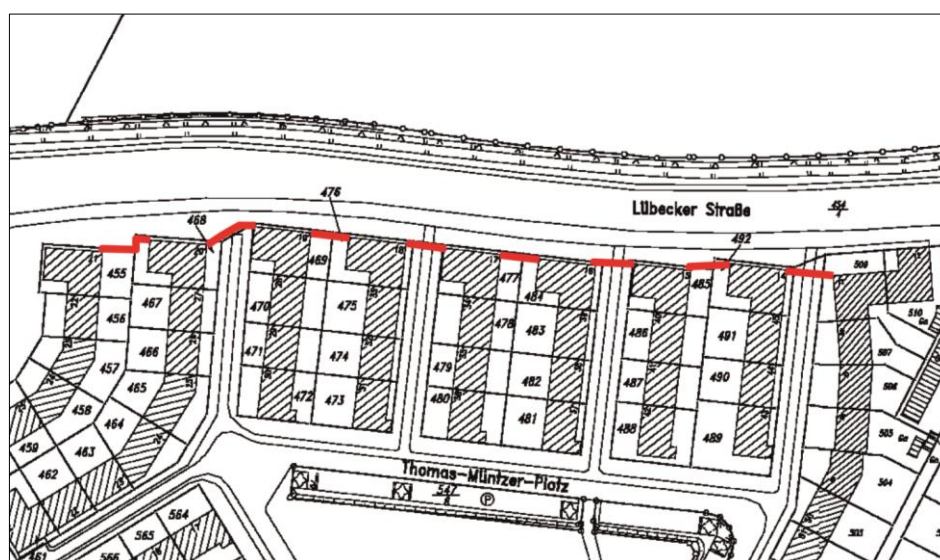
16. August 2018

zur Grünanlage / Kinderspielplatz „An'n Immendieck“ gewandten Abschnitten ist im Detail der gemäß Baumschutzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock geschützte Baumbestand zu berücksichtigen.

Baulückenschließung Lübecker Straße

Für die Lübecker Straße wird im Abschnitt zwischen S-Bahntrasse und Maßmannstraße im Zuge der südlich angrenzenden Bebauung eine Hofschließung auf privaten und öffentlichen Grundstücken vorgeschlagen (vgl. Abbildung 31). Die Lärmschutzanlagen beschränken sich ausschließlich auf die Baulücken zwischen den Gebäuderiegeln und besitzen eine vorgeschlagene Höhe von 7,0 m. Es müssen die öffentlichen Durchwegungen zwischen Lübecker Straße und Thomas-Müntzer-Platz sowie die fußläufige Erreichbarkeit der Innenhöfe von Süden und Norden her gewährleistet bleiben. Eingriffe in den nach Baumschutzsatzung der Stadt Rostock geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.

Abbildung 31: Lage der zu prüfenden Baulückenschließungen im Zuge der Lübecker Straße zwischen S-Bahntrasse und Maßmannstraße



Passiver Schallschutz in Bereichen mit verbleibendem Handlungsbedarf

Passiver Schallschutz⁴¹ bezieht sich auf den Gebäudeschallschutz, sodass innerhalb der Wohnungen keine Lärmbetrübungen mehr auftreten. Im Rahmen der Lärmvorsorge beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen besteht gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für folgende Lärmbrennpunkte (Straßenverkehr) in Ab-

⁴¹ Die Lärmaktionsplanung befasst sich laut Regelwerk mit Lärmpegeln vor der Fassade. Der passive Schallschutz ist daher streng genommen kein Bestandteil der Maßnahmenplanung.

schnitten oder punktuell ein Anspruch auf passiven Lärmschutz durch Verbesserung des Gebäudeschallschutzes und / oder besondere Fensterkonstruktionen bzw. den Einbau von Lüftern (vgl. auch Tabelle 26).⁴²

Tabelle 26: Lärmbrennpunkte (Straßenverkehr) mit Ansprüchen auf Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr der Lärmaktionsplanung	
S5: L 22 / Neu Hinrichsdorf	S22: August-Bebel-Straße
S9: Dierkower Damm (punktuell)	S23: August-Bebel-Straße
S10: Tessiner Straße (punktuell)	S24: Arnold-Bernhard-Straße
S15: Am Strande (punktuell)	S41: Hamburger Straße (punktuell)

Die Umsetzung dieser passiven Lärmschutzmaßnahmen ist durch die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) geregelt.

Für die in Tabelle 27 aufgeführten Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs besteht bisher kein Anspruch auf passiven Lärmschutz, stehen aus dem Lärmaktionsplan heraus keine Maßnahmen zur Lärminderung zur Verfügung oder verbleiben trotz Anwendung von Maßnahmen dennoch besonders lärmbelastete Bereiche. Hier besteht auch im Ergebnis der Lärmaktionsplanung weiterhin ein Handlungsbedarf für lärm mindernde Maßnahmen. Für diese Straßenabschnitte sollte ein passiver Lärmschutz in Erwägung gezogen werden.

Tabelle 27: Straßenabschnitte mit verbleibendem Handlungsbedarf für lärm mindernde Maßnahmen als Prüfabschnitte für passiven Lärmschutz

Lärmbrennpunkt Straßenverkehr ohne Maßnahme zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan	Lärmbrennpunkt Straßenverkehr mit Maßnahme zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan bei noch verbleibendem Handlungsbedarf⁴³
S1: Graal-Müritzer-Straße, Markgrafenheider Straße bis An der Alten Baumschule	<i>Die Inhalte werden nach erfolgter Wirkungsberechnung eingefügt.</i>
S2: Markgrafenheider Straße, Am Kuhhof bis Graal-Müritzer-Straße	
S3: L22, Ortsteildurchfahrt Jürgeshof	

⁴² Quelle: digitale Daten des Amtes für Umweltschutz; Abteilung Immissionsschutz, Klimaschutz und Umweltplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

⁴³ Ausgewählt wurden diejenigen Lärmbrennpunkte, für die trotz Anwendung von Lärminderungsmaßnahmen keine vollständige oder nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) zu erwarten ist. Grundlage hierfür bildet die Wirkungsanalyse (vgl. Kap. 7.1.1, Seite 88 ff.). Ausgeschlossen wurden zudem Lärmbrennpunkte, für die bereits aus der Lärmvorsorge beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen (16. BImSchV) Anforderungen hinsichtlich des passiven Lärmschutzes bestehen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt Straßenverkehr ohne Maßnahme zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan	Lärmbrennpunkt Straßenverkehr mit Maßnahme zur Lärminderung aus dem Lärmaktionsplan bei noch verbleibendem Handlungsbedarf⁴³
S12: Mühlendamm, Neubrandenburger Straße bis Unterwarnow	<i>Die Inhalte werden nach erfolgter Wirkungsberechnung eingefügt.</i>
S14: Am Strande, Wokrenterstraße bis Grubenstraße	
S15: Am Strande, Grubenstraße bis Neue Warnowstraße	
S16: Friedrich-Engels-Platz, Stephanstraße bis Blücherstraße	
S31: Warnowufer, Am Kabutzenhof bis Am Kanonsberg	
S32: Nobelstraße, Südring bis Tychsenstraße	
S43: Lichtenhäger Chaussee, Koppelweg bis Ostseeallee	
S44: Alte Warnemünder Chaussee, Kleiner Warnowdamm bis Warnowallee	
S46: Richard-Wagner-Straße, Parkstraße bis Gewettstraße	
S47: Ernst-Barlach-Straße, Mühlendamm bis Richard-Wagner-Straße	

Für die in Tabelle 27 zusammengefassten Straßenabschnitte verbleibt auch im Ergebnis der Lärmaktionsplanung weiterhin ein Handlungsbedarf für lärmmindernde Maßnahmen. Für diese Abschnitte sollte ein passiver Lärmschutz in Erwägung gezogen werden.

Passiver Schallschutz kann auf private Initiative der Hausbesitzer vorgenommen oder auch gefördert werden, z.B. in Form eines Schallschutzfensterprogrammes. Für die Landes- und Bundesstraßenabschnitte, für die die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht Baulastträger ist, gibt es ein Lärmsanierungsprogramm. Für die Straßen in kommunaler Baulast gibt es ein solches Programm derzeit nicht.

6.2 Lärminderungsmaßnahmen im Straßenbahnverkehr

Der Straßenbahnverkehr ist nach dem Straßen- und Eisenbahnverkehr der dritte bedeutende Verkehrslärmerzeuger in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Betrachtet man den Straßenbahnverkehrslärm jedoch in Relation zu seiner Verkehrsleistung (beispielsweise in Personen-km) wird deutlich, dass er hinsichtlich der Lärmbelastung der Bevölkerung eher Teil der Lösung als Teil des Problems ist.

Die möglichen Maßnahmen zur Senkung des Straßenbahnlärms setzen wie beim Straßenlärm am Fahrweg, am Fahrzeug, im Betriebsablauf und am Schallausbreitungsweg an (Tabelle 28). Zur Lärminderung im Straßenbahnverkehr gibt es somit eine Vielzahl von möglichen Maßnahmen.

Tabelle 28: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenbahnverkehr

Ansatz	Maßnahmen im Straßenbahnverkehr	Lärm-minderungs-wirkung
Maßnahmen am Fahrweg	Gleisüberprüfung und -pflege (Schleifen)	++
	Schwingungsdämpfende Gleisart / Lagerung / Schienenstegdämpfer	+
	Tiefrillenherzstücke an Weichen (lokal)	++
	Schallabsorber	+
	Entdröhnung von Brücken	++
	Gleisschmierung	++
Maßnahmen am Fahrzeug	Überprüfung der Räder auf Polygonbildung	++
	Lärmarme Bremsen	+
	Lenkbare Radsätze	+
	Radschürzen	+
	Drehgestellentdröhnung	+
	Beschaffung lärmarmen Fahrzeuge	++
Betriebliche Maßnahmen	Geschwindigkeitsreduzierung	++
	Fahrer Ausbildung zur lärmarmen Fahrweise	+
Maßnahmen am Ausbreitungsweg	Schallschutzwälle, Schallschutzwälle, Troglage, Galeriebau, Tunnel	++

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung

Quelle: eigene Darstellung

In den letzten Jahren wurden im Straßenbahnnetz zahlreiche lärmindernde Maßnahmen durchgeführt. Hierzu gehören der Einsatz leiserer Niederflurfahrzeuge, die Schienenstegdämpfung, der Einsatz von Schienenschmieranlagen und emissionsreduzierter Unterbauarten.

Bei der Realisierung von Maßnahmen berücksichtigt die RSAG stets lärmindernde Bauweisen. Bei einigen auf Fahrbahnen geführten Strecken (T14 Wis-marsche Straße, T25 Richard-Wagner-Straße) sind Asphaltdecken geplant. Diese ersetzen die Betonfahrbahnen. Dies ist bspw. bereits in der Parkstraße (T15) geschehen.

In der Richard-Wagner-Straße (T25) beabsichtigt die RSAG für die vom Straßenbahn und den Kfz-Verkehr befahrenen Streckenabschnitte den Einbau

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

alternativer Materialien für den Schienenunterbau. Sie erhofft sich daraus unter anderem auch eine Lärminderung. Erkenntnisse aus dieser Maßnahme sollen als Referenz für einen Einbau in weiteren Strecken dienen.

Für die Doberaner Straße (T1 und T2) sind derzeit keine Maßnahmen in Planung.

6.3 Lärminderungsmaßnahmen im Eisenbahnverkehr

6.3.1 Generelle Handlungsmöglichkeiten

Mögliche Maßnahmen zur Senkung des Schienenlärms setzen am Fahrweg, am Fahrzeug und am Schallausbreitungsweg an (Tabelle 29). Zur Lärminderung im Schienenverkehr gibt es somit eine Vielzahl von wirksamen Maßnahmen, deren Möglichkeiten aber oft nicht genutzt werden. Dies liegt auch daran, dass der Großteil der besonders wirksamen Maßnahmen nicht im Einflussbereich der Kommunen liegt.

Tabelle 29: Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Eisenbahnverkehr

Ansatz	Maßnahmen im Eisenbahnverkehr	Lärm-minderungs-wirkung
Maßnahmen am Fahrweg	BüG (besonders überwachtes Gleis): Gleisüberprüfung und -pflege (Schleifen)	+
	(Niedrigst-)Schallschutzwände	++
	Schienenstegdämpfer	+
	Schienenschmiereinrichtungen	+
	Entdröhnung von Brücken	++
Maßnahmen am Fahrzeug	Lärmarme Bremsen (Stichwort: LL-Sohle)	++
Maßnahmen am Ausbreitungsweg	Schallschutzwände, Mittelwände, Schallschutzwälle, Troglage, Galeriebau, Tunnel	++

Legende: ++ sehr gute Wirkung, + gute Wirkung

Quelle: eigene Darstellung.

Die Wirkungen dieser Maßnahmen sind u. a. in den Schlussberichten zu den Forschungsprojekten EffNoise (Lärmkontor, 2004) oder KoNUBA (Lärmkontor; LK Argus; Steven, Heinz, 2008) dargestellt. Stark pauschalisiert lässt sich das Lärminderungspotenzial der heute bereits allgemein verfügbaren Maßnahmen in etwa mit 20 dB(A) beziffern (Tabelle 30).

Tabelle 30: Maximales Lärminderungspotenzial bei Schienenverkehrslärm

Lärminderungsmaßnahme	Potenzial
Austausch von Klotzbremsen gegen Kompositbremsblöcke	-10 dB(A)
Schienenschleifen / „besonders überwachtetes Gleis“	
Schallschutzwände	-5 bis -12 dB(A)
Summe	etwa -20 dB(A)

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Neben Maßnahmen direkt am Schienenweg bietet auch die Stadtentwicklung Potenziale zur Lärminderung. So kann durch die Ausrichtung von Gebäuden, die Geländegestaltung und das gezielte Schließen von Baulücken die Schallausbreitung verhindert werden. Geschlossene Häuserzeilen oder parallel zur Bahnstrecke ausgerichtete Gebäude wirken schallabschirmend mit Pegelreduktionen von bis zu 20 dB(A). Zwar ist die der Lärmquelle zugewandte Hausfassade nach wie vor direkt dem Lärm ausgesetzt, jedoch werden durch diese Art der Bebauung ruhige rückwärtige Bereiche mit geschützten lärmsensiblen Innenräumen wie Schlafzimmern und Außenbereichen geschaffen.

Maßnahmen, die in den Betrieb eingreifen, wie die Reduzierung der Geschwindigkeit, Verlagerung von Fahrwegen oder Nachtfahrverbote, werden von der DB Netz AG und den Eisenbahnunternehmen in der Regel abgelehnt, da sie die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährden.⁴⁴ Geschwindigkeitsbeschränkungen führen zu einer Verminderung der Kapazität und einer Verlängerung der Beförderungszeit. Nachtfahrverbote führen im Güterverkehr zu erheblichen Kapazitätsverlusten. Aufgrund des am Tage vertakteten Personenverkehrs muss der Güterverkehr zum großen Teil in den Nachtstunden durchgeführt werden. Mit einem Verbot des nächtlichen Güterverkehrs besteht die Gefahr der Schwächung des Schienen- zugunsten des Straßengüterverkehrs. Dies steht im Widerspruch mit dem Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Haltende und abgestellte Triebfahrzeuge dürfen nachts nicht länger als 15 Minuten den Motor laufen lassen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden von der DB Netz AG regelmäßig dazu aufgefordert, ihre Triebfahrzeugführer diesbezüglich anzuweisen.⁴⁵

⁴⁴ U. a. Stellungnahme der DB Netz AG vom 14.09.2015.

⁴⁵ Stellungnahme der DB Netz AG vom 14.09.2015.

6.3.2 Vorhandene Planungen und Ansätze

Projekte im Rahmen des Verkehrslärmschutzpaketes II des Bundes

Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgelegte nationale Verkehrslärmschutzpaket II vom 27. August 2009 gibt ausgehend vom Jahr 2008 das Ziel aus, die Belästigungen durch den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 um 50 % zu reduzieren (10 dB(A)).

Damit sollen dem weiter hohen Nachholbedarf bei diesem Verkehrsträger und den noch nicht ausgeschöpften technischen Optimierungsmöglichkeiten von Schienenfahrzeugen Rechnung getragen werden. Ziel sind vor allem die hoch belasteten Strecken des Güterverkehrs. Dort werden mit einer Senkung der Geräuschgrenzwerte sowie mit Maßnahmen am Fahrweg und am Fahrzeugbestand möglichst rasch wirksame Verbesserungen angestrebt, die nachfolgend genannt werden.

Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge

Bei der Geräuschoptimierung von Schienenfahrzeugen besteht ein hoher Nachholbedarf. Ende 2005 wurden auf europäischer Ebene technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI Lärm) beschlossen. Diese enthalten Lärmemissions-Grenzwerte für neue und wesentlich umgestaltete Eisenbahnfahrzeuge. Durch die Einführung der Grenzwerte erzwingen sie für Güterwagen beispielsweise die Verwendung von Komposit-Bremssohlen oder Low-Low-Sohlen (K- oder LL-Sohlen), die den Lärm gegenüber herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen um rund 5 dB(A) verringern. 2011 und 2014 wurde die TSI Lärm aktualisiert. Seit dem müssen umgerüstete Güterwagen die gleichen Grenzwerte einhalten wie neue Güterwagen.

Nach Ablauf des Förderprogramms „lärmabhängiges Trassenpreissystem“ zum Ende der Fahrplanperiode 2019/2020 dürfen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Um dies zu erreichen, hat der Deutsche Bundestag am 30.03.2017 einstimmig das Schienenlärmschutzgesetz verabschiedet. Das Gesetz verbietet ab dem 13.12.2020 grundsätzlich das Fahren lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Cargo wird bis 2020 seine Güterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf Bremssysteme mit K- oder LL-Sohlen umrüsten. Ende 2017 waren rund zwei Drittel der Güterwagen der DB Cargo bereits mit den neuen Bremssohlen ausgestattet. Um auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Umrüstung voran zu treiben, hat die DB Netz AG ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (siehe unten) eingeführt.

Konjunkturprogramm II: Erprobung innovativer Techniken

Im Rahmen des Konjunkturprogramms wurden von 2009 bis 2011 13 Technologien zur Lärm- und Erschütterungsminderung erprobt (DB Netz AG, 2012). Ziel war es nachzuweisen, welchen Beitrag die Technologien zur Minderung des Lärms leisten können. Die Ergebnisse liegen seit Juni 2012 vor und sind in Tabelle 31 zusammengefasst. Mit Änderung des Anhangs 2 (Schall 03) der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (16. BImSchV) – in Kraft getreten am 01.01.2015 – stehen diese innovativen Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung zusätzlich zu den schon bisher verwendeten klassischen Lärmschutzwänden zur Verfügung. Zudem wurde in der Schall 03 die Möglichkeit geschaffen, neue Techniken zu verwenden, die derzeit noch entwickelt werden und akustisch noch nicht anerkannt sind.

Der Schienenstegdämpfer und Schienenabschirmung setzen direkt an der Schiene an. Während der Schienenstegdämpfer vornehmlich für die Dämpfung der Schwingungen der Schiene sorgt und damit den von diesen abgestrahlten Luftschall mindert, wirkt die Schienenabschirmung direkt auf die Abstrahlung des Luftschalls.

Mit den Schienenschmiereinrichtungen sollen die hochfrequenten Quietschgeräusche bei Kurvenfahrten gemindert werden. Die Einrichtungen sind für Kurvenradien unter 500 m vorgesehen.

Bei der Brückenentdröhnung werden verschiedene Technologien in Abhängigkeit von der Bauart der Brücke kombiniert. So kamen bei den Tests beispielsweise Brückendämpfer mit besohlten Schwellen oder Brückendämpfer mit Schienenstegdämpfern zum Einsatz. Weitere nutzbare Technologien sind: hochelastische Schienenbefestigungen, Feste Fahrbahn oder Geländerausbildungen als Schallschutzwand.

Gleisbremsen werden an Rangierbahnhöfen eingesetzt. Der Einsatz erzeugt hochfrequente Quietschgeräusche. Mit der Verwendung von Schmiermitteln kann die Belästigung deutlich hörbar reduziert werden. Bei der Bergbremse kann eine Reduzierung um 3 dB(A) und bei der Talbremse eine Reduzierung um 8 dB(A) erreicht werden.

Niedrige Schallschutzwände werden direkt am Gleis eingesetzt. Ihre Wirkung ist abhängig von ihrer Höhe (55 oder 74 cm Höhe) und ihrer Nähe zu den Gleisen. Der Abstand zur Gleisachse beträgt 1,75 m. Die niedrigen Schallschutzwände erreichen nicht die Wirkung hoher Wände, können aber oftmals dort eingesetzt werden, wo hohe Schallschutzwände zum Beispiel aus Platzmangel oder aus städtebaulichen Gründen nicht errichtet werden können.

Das High Speed Grinding ist ein Schienenschleifverfahren mit einer Arbeitsgeschwindigkeit zwischen 70 und 80 km/h. Somit können Strecken bearbeitet werden, ohne dass ein Sperren der Gleise notwendig wird. Die Wirkung des

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

High Speed Grindings entspricht der Wirkung des Verfahrens „Besonders überwachtes Gleis“.

Tabelle 31: Minderungspotenziale neuer Technologien im Schienenverkehr

Technologie	Effekte [dB] nach Schall 03 (1990)
Schienenstegdämpfer (SSD) / Schienenabschirmung (SSA)	2 (SSD) / 3 (SSA)
Schienenschmiereinrichtungen (SSE)	3
Brückenentdröhnung	6
Reibmodifikator für Gleisbremsen	3 bis 8
Niedrige Schallschutzwände (nSSW)	2 bis 6
High Speed Grinding (HSG)	3

Quelle: Eigene Darstellung nach DB Netz AG (DB Netz AG, 2012, S. 5).

Förderprogramm und Lärmabhängiges Trassenpreissystem

Zum 1. Juni 2013 hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Dieses sieht höhere Entgelte für Güterzüge vor, wenn diese zu mehr als 20 % aus lauten Güterwagen bestehen. Die Höhe der Entgelte als auch der geforderte Anteil leiser Güterwagen werden bis 2020 sukzessive erhöht. Gleichzeitig erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden umgerüsteten Güterwagen einen laufleistungsabhängigen Bonus.

Zusätzlich unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seit dem 9. Dezember 2012 Wagenhalter bei der Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremstechnologie. Die Finanzierung für die Umrüstung erfolgt durch einen Bundeszuschuss. Das Förderprogramm ist auf acht Jahre ausgelegt und beinhaltet maximal 152 Millionen Euro.

Ziel der Maßnahmen ist eine Umrüstung aller Güterwagen bis zum Jahr 2020. Das Förderprogramm läuft 2020 aus. Danach ist der Einsatz „lauter“ Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten (siehe oben).

Lärmsanierung am bestehenden Schienennetz des Bundes

Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung des Bundes unter Vorbehalt der dafür jeweils im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Die Rahmenbedingungen für das Lärmsanierungsprogramm sind in der Förderrichtlinie festgelegt (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2014). Mit dem Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB (A) abgesenkt. Tabelle 32 zeigt die aktuell geltenden Immissionsgrenzwerte.

Tabelle 32: Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes

Gebietskategorie	Tagstunden (6 bis 22 Uhr)	Nachtstunden (22 bis 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Da sich nicht in kurzer Zeit die Versäumnisse vergangener Jahrzehnte ausgleichen lassen, werden vorrangig Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken ergriffen, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohnende betroffen sind.

Zusätzlich zur Absenkung der Immissionsgrenzwerte wurde zum 01.01.2015 durch den Wegfall des Schienenbonus der rechnerisch ermittelte Beurteilungspegel um 5 dB(A) angehoben. Aus diesen Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betrifft. Diese Überprüfung erfolgt rechnerisch. Dabei werden auch die bereits sanierten Abschnitte wieder mit betrachtet. Somit kommt es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, ein erhöhter oder ein erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Aufgrund des zu tätigenden Aufwandes rechnet die DB Netz AG mit Ergebnissen nicht vor 2018.

Folgende Maßnahmen sieht das Lärmsanierungsprogramm vor:

- Maßnahmen an der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen, wie zum Beispiel
 - Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen,
 - Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen,
 - Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken,
 - „Besonders überwachtes Gleis“ mit frühzeitigem Schienenschleifen,
 - Schienenstegdämpfer oder -abschirmungen,
- Maßnahmen an der Einwirkungsstelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen, wie zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Laut Lärmsanierungskonzept sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist.

Weil Lärmschutzwände oder -wälle die unmittelbare Nachbarschaft beeinträchtigen können (zum Beispiel Verschattung von Grundstücken), müssen hierfür Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Die operative Gesamtprojektleitung (Bauherrenfunktion) für die vordringlich zu bearbeitenden Lärmsanierungsabschnitte nimmt die DB Netz AG wahr. Sie gewährleistet mit ihren regionalen Projektzentren und in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüros die Planung und Realisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen.

In dem alten Lärmsanierungskonzept der Deutschen Bahn werden zwei Sanierungsabschnitte genannt, die die Hanse- und Universitätsstadt Rostock betreffen (DB Netz AG, 2017). Auf der Strecke 6448 „Kavelstorf – Rostock Seehafen“ und der Strecke 6446 „Bützow – Rostock“ befindet sich der Sanierungsabschnitt 7. Als Ortslage werden die Sanierungsbereiche Rostock-Dalwitzhof, Rostock Brinckmansdorf und Rostock angegeben. Als weiterer Sanierungsabschnitt wird die Verbindung „Neustrelitz – Waren (M.) – Rostock-Warnemünde“ (Strecke Nr. 6325, Sanierungsabschnitt 171) angegeben. Benannte Sanierungsbereiche sind „Rostock Park-, Fahnenstraße, Rostock Maßmannstraße und Rostock südl. Th.-Müntzer-Platz“.

Mit Neuaufstellung des Lärmsanierungskonzepts ist eine Änderung der Abschnitte aufgrund der aktualisierten Datenlage, Änderung der Berechnungsverfahren und der Grenzwerte möglich. Daraus ergibt sich auch eine neue Prioritätenreihung. Das neue Lärmsanierungskonzept wird aktuell von BMVI und DB erarbeitet. Eine Realisierung von Maßnahmen in Rostock vor 2025 ist voraussichtlich nicht zu erwarten.

Lärmvorsorgemaßnahmen

Ab 2018 sind auf den Schienenstrecken in Rostock umfangreiche Maßnahmen vorgesehen. Die DB Netz AG befindet sich hierbei allerdings zum Teil noch in der Grundlagenermittlung und Vorplanungsphase. Somit können größtenteils noch keine konkreten Maßnahmen genannt werden.

- Strecke Rostock – Berlin (6325), Abschnitt Warnemünde Werft bis Warnemünde (betroffen ist der Bereich mit Auslösewertüberschreitung E1)

Mit Umbau des Bahnhofs Warnemünde erfolgt eine Vergrößerung der Gleisradianen. 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.

- Strecke Rostock – Berlin (6325), Abschnitt Hauptbahnhof bis Bramow (Bereiche E2-E11)

Angedacht sind Maßnahmen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. eine Anpassung der Gleisinfrastruktur. Die Maßnahmen sind derzeit für 2020 / 2021 vorgesehen.

Ab 2020 / 2022 sind Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs der Stadt Rostock mit Anpassungen des Gleislayers und der Stellwerktechnik angedacht (Bereiche E10 und E11).

Für die Goetheplatz-Brücke wird eine Erneuerung angestrebt (Bereiche E9 und E10).

Bei den genannten Maßnahmen im Abschnitt Hauptbahnhof bis Bramow handelt es sich in einigen Bereichen um Neubaumaßnahmen / eine wesentliche Änderung, die Maßnahmen zum Lärmschutz gemäß den Vorgaben der Lärmvorsorge entsprechend der 16. BImSchV beinhalten, sofern sich die Lärmsituation durch die Bauvorhaben verschlechtern würde.

- Strecke Kavelstorf – Rostock Seehafen (6448)

Ab 2021 / 2022 soll eine moderne Stellwerkstechnik eingebaut werden und somit eine Kapazitätsanpassung erfolgen. Zudem werden die Gleise erneuert und die Linienführung angepasst. Es handelt sich dabei um keine Neubaumaßnahme, sondern um eine wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV. Ob Maßnahmen der Lärmvorsorge vorzusehen sind, wird zurzeit von der DB Netz AG mit einer schalltechnischen Untersuchung überprüft.

Im Bereich Tessiner Straße ist die Erneuerung der Straßenbrücke durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgesehen. Das Layout des Schienenweges bleibt unverändert. Für die Maßnahme kann kein Zeitraum genannt werden.

- Auf allen anderen Streckenabschnitten in Rostock sind bis 2020 lediglich Instandhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Über 2020 hinaus sind hier keine Aussagen zu Planungen möglich.

6.3.3 Empfehlungen

Die Empfehlung beschränkt sich auf Maßnahmenfelder, die die Stadt Rostock in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn – in der Regel DB Netz AG – durchführen kann. Dabei ist im Nachgang stets eine technische Überprüfung bezüglich der Machbarkeit der angeregten Maßnahme notwendig.

Bei der Maßnahmenempfehlung werden die Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen (E1-E10, E12 und E14) nacheinander abgearbeitet. Das vielfach von der Öffentlichkeit beklagte und durch Unebenheiten der Schienen verur-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

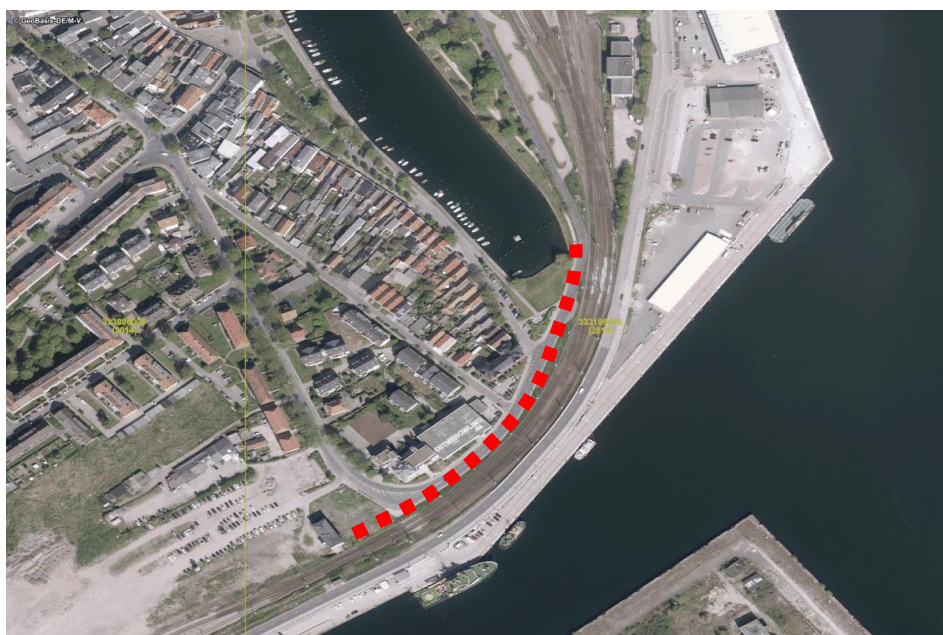
Endbericht

16. August 2018

sachte „Rumpeln“ der Züge kann im gesamten Schienennetz auftreten. Eine Möglichkeit zur Linderung dieser Lärmbelastung besteht in einer regelmäßigen Gleispflege (Schienenschleifen / besonders überwacht Gleis). Deren Anwendung sollte insbesondere in den lärmsensiblen Bereichen der Lärmbrennpunkte geprüft werden.

E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße

Abbildung 32: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E1:
Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E1 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 125,8 bis 126,5. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG einen Bahnhofsumbau mit einer Veränderung der Gleisradien plant. Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 07.12.2017 ist keine wesentliche Verschlechterung der Lärmsituation⁴⁶ zu erwarten. Darüber hinaus ist das Bauvorhaben mit keiner wesentlichen Änderung des Schienenweges verbunden. Dadurch werden keine Lärm-

⁴⁶ „Beginnend ab ca. Bahn-km 125,9 stellt der Umbau der Gleisanlagen im immissionsschutzrechtlichen Sinne einen „erheblicher baulicher Eingriff“ dar. Jedoch wird durch diesen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Zudem wird vorhabenbedingt auch kein bereits bestehender Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht. Infolge der künftig größeren Kurvenradien verringern sich an einer Reihe von Immissionsorten sogar die Beurteilungspegel.“ (Eisenbahn-Bundesamt, 2017).

vorsorgeansprüche ausgelöst. Durch die Aufweitung der Gleisradian wird die akustische Situation für die meisten Anwohner besser, da hiermit das Kurvenquietschen vermindert wird. Die größeren Gleisradian sind in diesem Zusammenhang keine Schallschutzmaßnahme, sondern eine Folge des Bahnhofsumbaus, der eine Entspannung der Situation bringt. Die Realisierung der Maßnahme ist ab 2019 / 2020 geplant. Besteht das Kurvenquietschen auch nach der Maßnahmenumsetzung (größere Gleisradian) noch, sollte von der Deutschen Bahn der Einbau von Schienenschmiereinrichtungen geprüft werden. Niedrigste Schallschutzwände (nSSW) sind eine weitere Alternative. Sie verhindern zwar nicht das Kurvenquietschen, können aber durch ihre Nähe zum Gleiskörper die Gesamtlärmimmissionen und damit auch die Belästigung durch das Kurvenquietschen reduzieren.

In ihrer Stellungnahme vom 11.09.2015 hält das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock niedrige Schallschutzwände bis zu einer Höhe von 74 cm für stadtverträglich. Allerdings setzt die Bahn aus betrieblichen Gründen nur in Ausnahmefällen nSSW ein. Normale Schallschutzwände lehnen sowohl das Stadtplanungsamt als auch der Ortsbeirat Seebad Warnemünde / Seebad Diedrichshagen im Bereich Alter Strom aus gestalterischer Sicht ab.

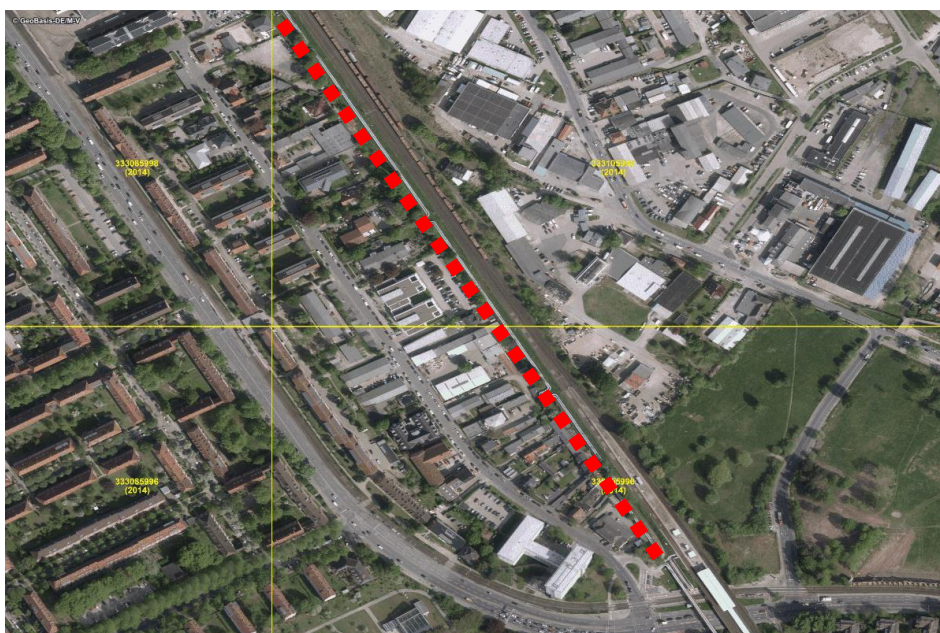
Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz

Abbildung 33: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E2:
Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E2 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 116,7 bis 116,2. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

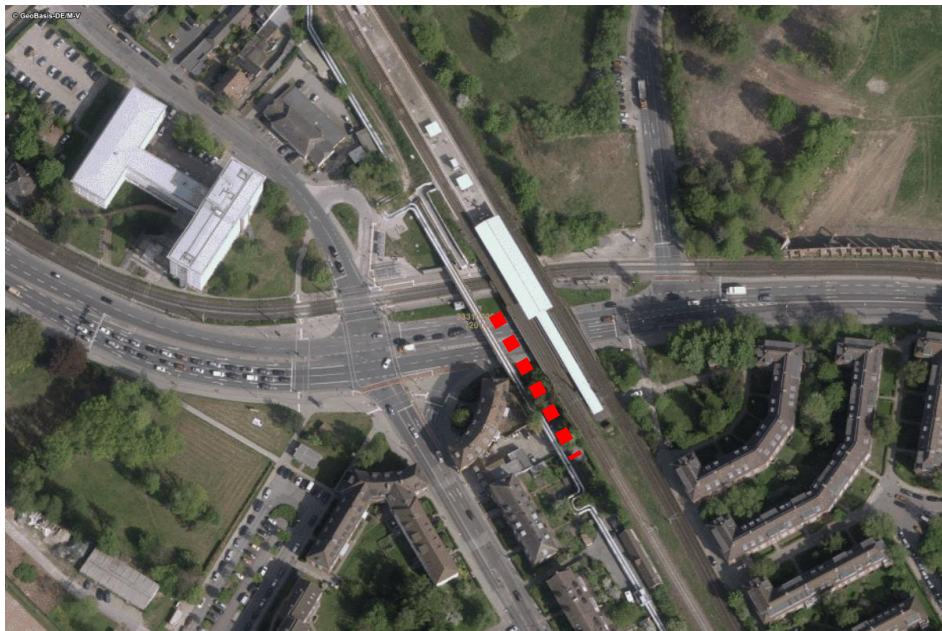
Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Umbauten plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Austausch von Gleisen. Die Umbauten betreffen die Anbindung an das Gewerbegebiet Bramow, nördlich des Lärmbrennpunkts. Es handelt sich dabei um keine Neubaumaßnahme oder wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV. Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung der Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Als Lärmschutzmaßnahme sind Schallschutzwände denkbar. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hält Schallschutzwände westlich der Trasse für unproblematisch. Für die Realisierung von Schallschutzwänden muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

Auf der Ostseite der Trasse ist zukünftig eine Neubebauung mit Wohnnutzung (Werftdreieck) geplant. Bei der Neubebauung sollten die Möglichkeiten der Lärminderung durch Gestaltungsvorgaben, z. B. durch die Einhaltung eines ausreichenden Abstands, die Ausrichtung der Gebäude und die Anordnung sensibler Nutzungen auf der lärmabgewandten Seite ausgenutzt werden.

E3: Holbeinplatz

Abbildung 34: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E3: Holbeinplatz



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E3 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 116,3 bis 115,9. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Für den Lärmschutz im Bereich des Holbeinplatzes könnten Schallschutzwände entlang des Brückenbauwerkes in Erwägung gezogen werden. Hierbei sind allerdings stadtplanerische Belange und die Statik der Brücke zu beachten. Der zu Verfügung stehende Raum ist sehr beschränkt. Daher sind Schallschutzwände vorbehaltlich einer noch durchzuführenden genaueren Prüfung voraussichtlich nur schwer umsetzbar.

Nach Aussage der DB Netz AG entspricht die Eisenbahnbrücke dem neuesten Stand der Technik. Bei zukünftigen, aber zurzeit noch nicht geplanten Umbauten, sind zusätzliche und über den aktuellen Stand der Technik hinausgehende Lärminderungsmaßnahmen denkbar. Eine Kofinanzierung durch die Stadt Rostock und / oder Fördermittelgebern wäre dann zu prüfen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße

Abbildung 35: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E4:
Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Der Lärmbrennpunkt E4 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 115,8 bis 115,5. Zwei Abschnitte des Bereichs sind in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten (Strecke 6325, Sanierungsabschnitt 171, „Rostock südl. Th.-Müntzer-Platz“, km 115,7 bis 115,9 und „Rostock Maßmannstraße“, km 115,4 bis 115,5). Mit einer Umsetzung ist allerdings erst in 10-15 Jahren zu rechnen (ab 2025).

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Entlang des Streckenabschnittes sollte der Einbau von Schallschutzwänden geprüft werden. Hohe Schallschutzwände sind laut Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in einzelnen Bereichen städtebaulich wirksam. Ihre Gestaltung sollte in jedem Fall abgestimmt werden. Auf der Nordseite (Thomas-Müntzer-Platz) sind die Lichtverhältnisse zu beachten, damit die Wohnbebauung nicht verschattet wird. Darüber hinaus müssen die verfügbaren Platzverhältnisse insbesondere nördlich des Streckenabschnittes

genauer geprüft werden. Zudem ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁴⁷

Für einen Schallschutz der von der Bahntrasse abgewandten Wohnbebauung am Thomas-Müntzer-Platz besteht alternativ die Möglichkeit eines Lückenschlusses der bestehenden zur Bahnstrecke gerichteten Gebäuderiegel. Hierzu muss die Vereinbarkeit mit den stadtplanerischen und stadtgestalterischen Belangen geprüft werden.

Schallschutzwände sind wirksam, wenn sie nah an der Lärmquelle positioniert werden. Um dies entlang des Lärmbrennpunktes E4 zu ermöglichen muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

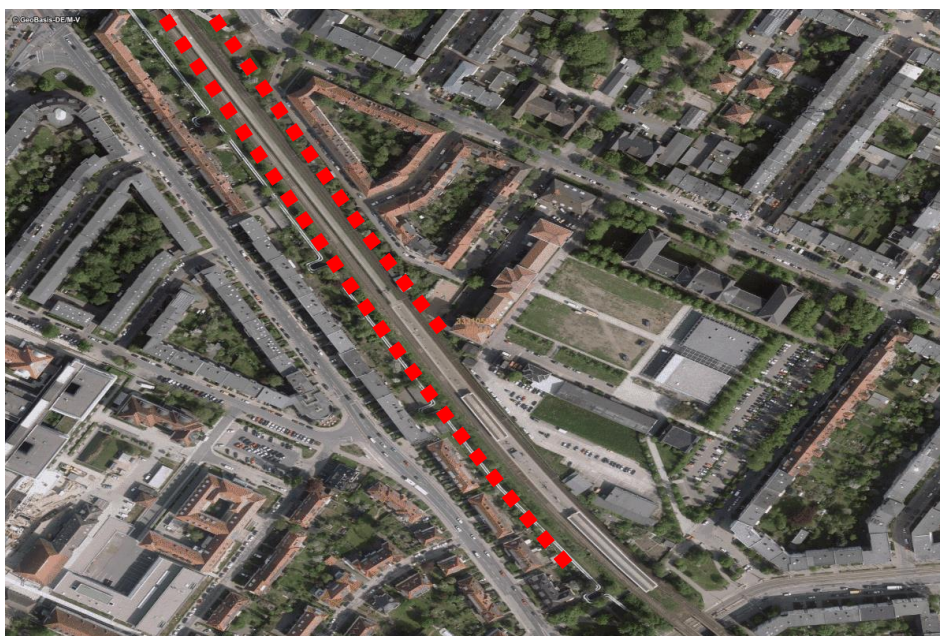
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

E5: Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße

Abbildung 36: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E5:
Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

⁴⁷ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt E5 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 115,4 bis 115,1. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Entlang des Streckenabschnittes besteht die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzwänden. Für die Ostseite parallel zur Ulmenstraße zwischen Maßmannstraße und Hansastraße sind Schallschutzwände nicht erforderlich und werden vom Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abgelehnt. Für die anderen Abschnitte wird der Einbau als unproblematisch eingeschätzt. Generell ist aber der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁴⁸

Um dies entlang des Lärmbrennpunktes E5 Schallschutzmaßnahmen zu ermöglichen muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

⁴⁸ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

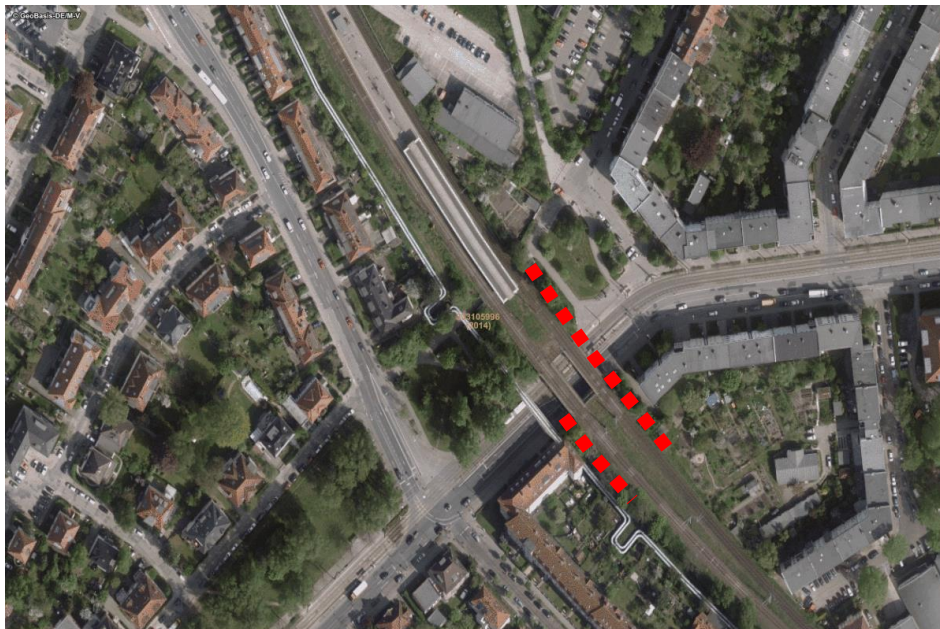
E6: Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 37: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E6:
Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E6 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 115,0 bis 114,6. Der Bereich ist in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten (Strecke 6325, Sanierungsabschnitt 171, „Rostock Park-, Fahnenstraße“, km 114,6 bis 114,8). Mit einer Umsetzung ist allerdings erst in 10-15 Jahren zu rechnen (ab 2025).

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Entlang des Streckenabschnittes besteht die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzwänden. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schätzt deren Einbau beiderseits der Bahnstrecke als gestalterisch problematisch ein. Zudem ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁴⁹

Für die Realisierung von Schallschutzwänden muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob

⁴⁹ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

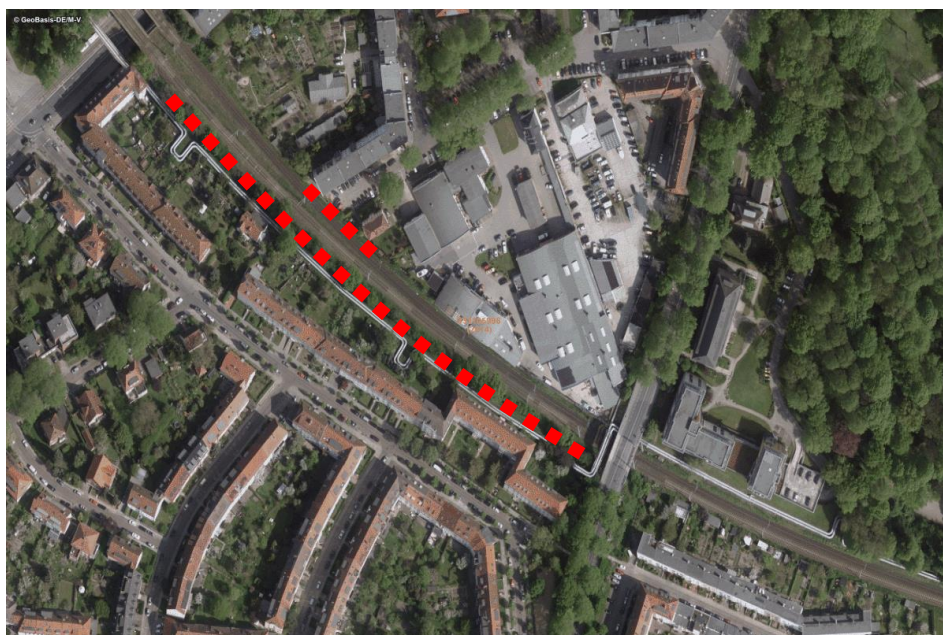
16. August 2018

geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

Nach Aussage der DB Netz AG entspricht die Eisenbahnbrücke dem neuesten Stand der Technik. Bei zukünftigen, aber zurzeit noch nicht geplanten Umbauten, sind zusätzliche und über den aktuellen Stand der Technik hinausgehende Lärminderungsmaßnahmen denkbar (beispielsweise Schwingungsdämpfung und Unterschottermatten). Eine Kofinanzierung durch die Stadt Rostock und / oder Fördermittelgebern wäre dann zu prüfen.

E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße

Abbildung 38: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E7 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 114,7 bis 114,4. Ein Abschnitt des Bereichs ist in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten (Strecke 6325, Sanierungsabschnitt 171, „Rostock Park-, Fahnenstraße“, km 114,6 bis 114,8). Mit einer Umsetzung ist allerdings erst in 10-15 Jahren zu rechnen (ab 2025).

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um

keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

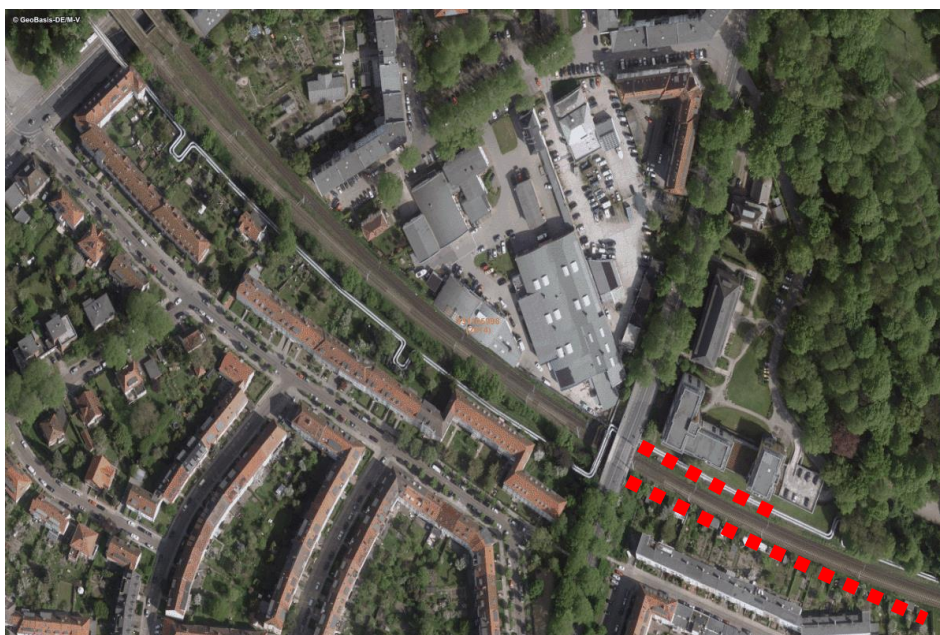
16. August 2018

Entlang des Streckenabschnittes besteht die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzwänden. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schätzt deren Einbau beiderseits der Bahnstrecke für diesen Bereich als unter Umständen städtebaulich problematisch ein. Eine eventuelle Umsetzung ist daher mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen. Zudem ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵⁰

Für die Realisierung von Schallschutzwänden muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

E8: Babststraße und Hundertmännerstraße

Abbildung 39: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E8: Babststraße und Hundertmännerstraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

⁵⁰ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt E8 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 114,4 bis 114,2. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Austausch von Gleisen. Es handelt sich allerdings um keine Neubaumaßnahme / wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV, Maßnahmen der Lärmvorsorge sind daher nicht vorgesehen. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2020 / 2021 vorgesehen.

Entlang des Streckenabschnittes besteht die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzwänden. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schätzt deren Einbau beiderseits der Bahnstrecke für diesen Bereich als unter Umständen städtebaulich problematisch ein. Eine eventuelle Umsetzung ist daher mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen. Zudem ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵¹

Für die Realisierung von Schallschutzwänden muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

⁵¹ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

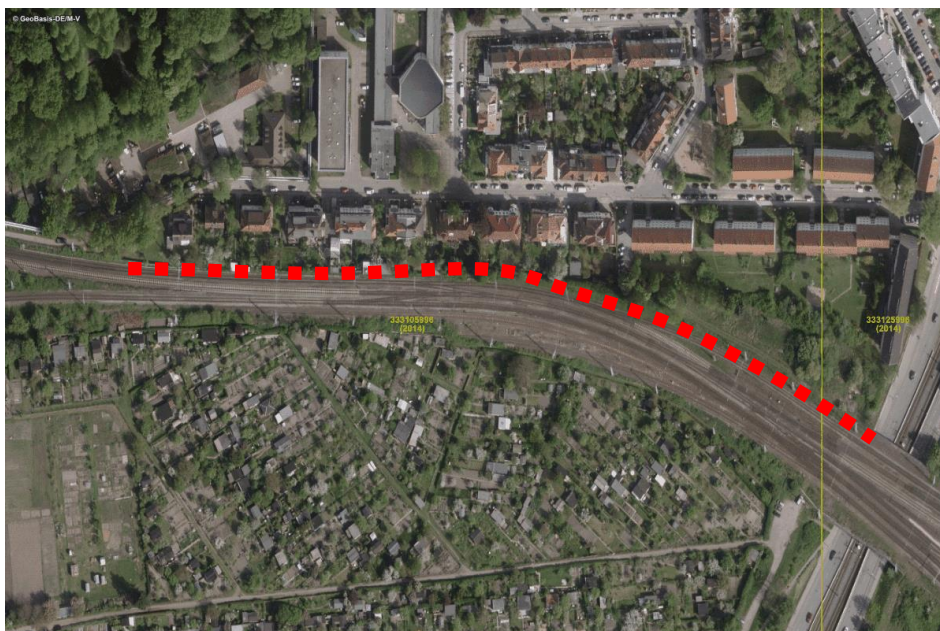
E9: Borenweg

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 40: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E9: Borenweg



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E9 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 114,0 bis 113,6. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen plant: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, ggf. Anpassung der Gleisinfrastuktur vor und hinter der Goethebrücke. Darüber hinaus soll die Goethebrücke (Südring) erneuert werden. Bei der Anpassung der Gleisinfrastuktur handelt es sich um Neubau-maßnahmen oder eine wesentliche Änderung, sodass Maßnahmen zum Lärmschutz gemäß den Vorgaben der Lärmvorsorge entsprechend der 16. BImSchV notwendig werden, sofern sich die Lärmsituation durch das Bauvorhaben verschlechtern würde. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2021 / 2022 vorgesehen.

Die im Lärmbrennpunkt 9 auftretenden Lärmemissionen werden unter anderem durch das Kurvenquietschen verursacht. Sofern dieses durch die geplante Anpassung der Gleisinfrastuktur zukünftig nicht reduziert oder beseitigt werden kann, sollte von der Deutschen Bahn der Einbau von Schienenschmiereinrichtungen geprüft werden. Niedrigste Schallschutzwände (nSSW) sind eine weitere Alternative. Sie verhindern zwar nicht das Kurvenquietschen, können aber durch ihre Nähe zum Gleiskörper die Gesamtlärmimmissionen und damit auch die Belästigung durch das Kurvenquietschen reduzieren. Allerdings setzt die Bahn aus betrieblichen Gründen nur in Ausnahmefällen nSSW ein.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Bei dem Neubau der Goethebrücke ist die Stadt per Gesetz beteiligt. Als Lärmschutzmaßnahme sind Schallschutzwände denkbar. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schätzt diese für diesen Bereich auf der Nordseite als städtebaulich unproblematisch und auf der Südseite als problematisch ein. Zudem ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵²

Für die Realisierung von Schallschutzwänden muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaßnahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

Südlich der Trasse ist die städtebauliche Entwicklung eines Wohn- und Sondergebiets am Südring angedacht. Die Möglichkeiten der Errichtung einer Schallschutzwand sollten bei Fortsetzung der Planungen geprüft werden. Darüber hinaus sollten bei der Neubebauung die Möglichkeiten der Lärmminde- rung durch Gestaltungsvorgaben, z. B. durch die Einhaltung eines ausreichenden Abstands, die Ausrichtung der Gebäude und die Anordnung sensibler Nutzungen auf der lärmabgewandten Seite ausgenutzt werden.

⁵² Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

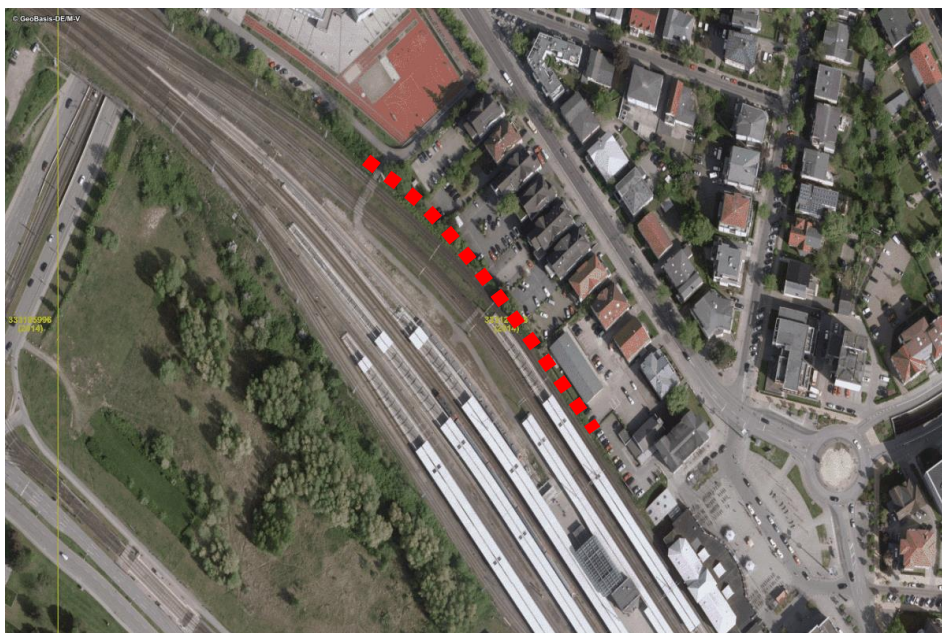
E10: Goethestraße

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Abbildung 41: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E10: Goethestraße



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E10 liegt an der Streckennummer 6325 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 113,5 bis 113,1. Der Bereich ist nicht in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten.

Der Bereich (Hauptbahnhof) ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG folgende Maßnahmen vorsieht: Veränderungen an der elektrischen Leit-, Sicherheits- und Stellwerktechnik, Veränderung des Gleislayouts im Bereich des Hauptbahnhofs Rostock und ggf. Anpassung der Gleisinfrastuktur vor der Goethebrücke. Bei der Veränderung der Gleisinfrastuktur handelt es sich um Neubaumaßnahmen oder eine wesentliche Änderung, sodass Maßnahmen zum Lärmschutz gemäß den Vorgaben der Lärmvorsorge entsprechend der 16. BImSchV notwendig werden, sofern sich die Lärmsituation durch das Bauvorhaben verschlechtern würde. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2021 / 2022 vorgesehen.

Als Lärmschutzmaßnahme ist der Einbau von Schallschutzwänden denkbar. Hierbei sollte geprüft werden, ob eine Integration des Gebäudes Goethestraße 13a und des Bahnhofshauptgebäudes sinnvoll und aus stadtgestalterischen Aspekten angemessen ist. Baulückenschließungen zur Goethestraße sind ebenfalls sinnvolle zu prüfende Optionen. Für die Realisierung derartiger Maßnahmen muss auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Es ist zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und diese von den Eignern für die Anlage einer Lärmschutzwand freigegeben oder veräußert werden können. Zudem ist die Finanzierung zu sichern. Eine Möglichkeit besteht in der Kofinanzierung der Lärmschutzmaß-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

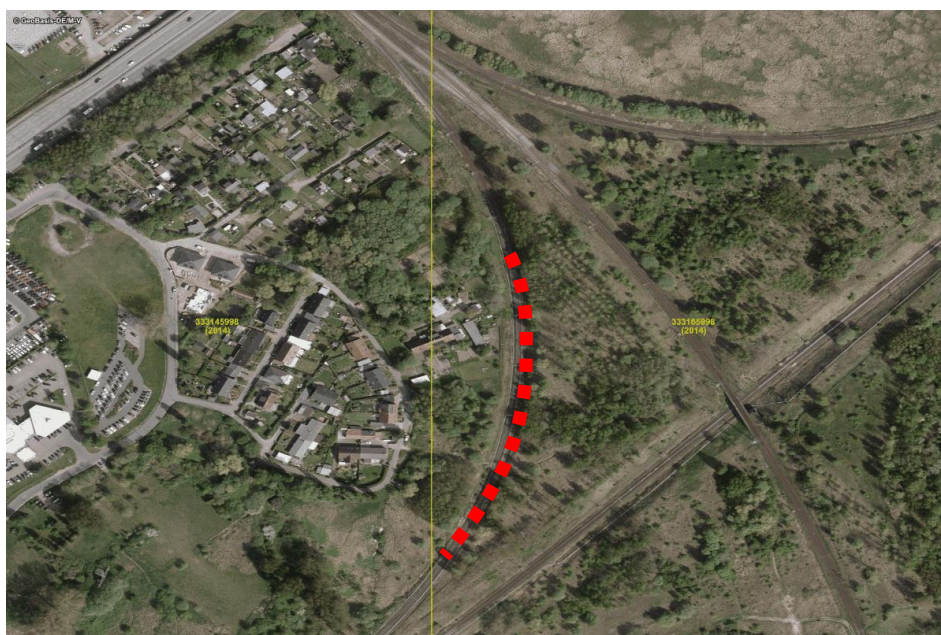
16. August 2018

nahme durch die Stadt Rostock und / oder externe Fördermittelgeber. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen.

Bei allen Maßnahmen ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵³

E12: An der Kiesgrube

Abbildung 42: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E12:
An der Kiesgrube



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E12 liegt an folgenden Streckennummern der DB Netz AG:

- westliche Kurve, Streckennr. 6443 mit den Streckenkilometern 2,2 bis 2,6,
- mittlere Achse, Streckennr. 6448 mit den Streckenkilometern 11,1 bis 10,7,
- östliche Kurve, Streckennr. 6925 mit den Streckenkilometern 2,4 bis 2,0 und
- waagerechte Strecke, Streckennr. 6322 mit den Streckenkilometern 67,2 bis 67,7.

Der Bereich ist in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten (Strecke 6448, Sanierungsabschnitt 7, „Rostock“, km 10,8 bis 11,4). Mit einer Umsetzung ist allerdings erst in 10-15 Jahren zu rechnen (ab 2025).

⁵³ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

Als Lärmschutzmaßnahme ist der Einbau von Schallschutzwänden denkbar. Aus Sicht der Stadtplanung sind diese städtebaulich unproblematisch. Das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege weist auf den Baum- und Artenschutz hin. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵⁴ Der Einbau von Schallschutzwänden würde zudem zu einer Lebensraumzerschneidung für Kleintiere führen (Vorkommen der Zauneidechse – streng geschützte Art). Erhebliche Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population einer streng geschützten Art führen, sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verboten.

Da der Lärmbrennpunkt an einer Kurve liegt, werden die Lärmemissionen auch durch das Kurvenquietschen verursacht. Mit dem Einbau von Schienenschmierreinrichtungen kann das Problem vermindert werden. Daher sollten auftreten und mögliche Gegenmaßnahmen in diesem Bereich geprüft werden.

Um die schalltechnisch negativen Auswirkungen des geplanten zusätzlichen Bahngüterverkehrs zu vermeiden, wird für die Strecke 6448 empfohlen einen Prüfauftrag zur Verminderung der Geschwindigkeiten an die DB Netz AG zu stellen. Der Streckenabschnitt kann im Bestand mit bis zu 100 km/h befahren werden. Er liegt im Annäherungsbereich des Rostocker Hafens. Es ist davon auszugehen, dass Güterzüge am Lärmbrennpunkt E 12 bereits ihre Geschwindigkeit vermindern, um in den ca. 1.600 m entfernten Güterumschlagbereich des Rostocker Hafens einzufahren. Der Prüfauftrag beinhaltet eine langsame Vorbeifahrt der Güterzüge in den Nachtstunden in den Bereichen der Lärmbrennpunkte E12 und E14 sowie die Verlagerung der Abbremsvorgänge zur Einfahrt in den Rostocker Hafen auf die Streckenabschnitte südlich der genannten Lärmbrennpunkte. Im Prüfauftrag sind die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb bezüglich möglicher Verzögerungen und Kapazitätseinschränkungen zu ermitteln und die wirtschaftlichen Folgen abzuschätzen. Eine Einschränkung des Bahnbetriebs sollte möglichst vermieden werden und ist gegenüber möglicher Lärmentlastungen für die Bevölkerung abzuwiegen.

Mit dem am 1. Juni 2013 von der DB Netz AG eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystem (LaTPS) wird die Umrüstung von Güterwagen auf eine leise Bremstechnologie unterstützt. Zusätzlich fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seit dem 9. Dezember 2012 die Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremsen. Ziel der Maßnahmen ist eine Umrüstung aller in Deutschland verkehrenden Güterwagen bis zum Jahr 2020. Diese Maßnahmen werden auch für die Güterstrecke in Richtung Rostocker Seehafen positive Effekte bewirken.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

⁵⁴ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

E14: Gnatzkoppweg

Abbildung 43: Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E14: Gnatzkoppweg



Quelle Luftbild: © GeoBasis-DE/M-V

Lärmbrennpunkt E14 liegt an der Streckennummer 6448 der DB Netz AG mit den Streckenkilometern 8,0 bis 8,5. Der Bereich ist in der Prioritätenliste des Lärmsanierungskonzepts der Deutschen Bahn enthalten (Strecke 6448, Sanierungsabschnitt 7, „Rostock Brinckmansdorf“, km 7,6 bis 8,8). Mit einer Umsetzung ist allerdings erst in 10-15 Jahren zu rechnen (ab 2025).

Der Bereich ist Teil eines Abschnitts, für den die DB Netz AG einen grundhaften Ausbau plant. Es handelt sich dabei um keine Neubaumaßnahme, sondern wahrscheinlich um eine wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV. Ob Maßnahmen der Lärmvorsorge vorzusehen sind, wird zurzeit von der DB Netz AG mit einer schalltechnischen Untersuchung überprüft. Eine Umsetzung von Maßnahmen ist nach aktuellem Planungsstand für die Jahre ab 2021 / 2022 vorgesehen.

Als Lärmschutzmaßnahme ist der Einbau von Schallschutzwänden denkbar. Das Stadtplanungsamt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock schätzt diese für diesen Bereich als unproblematisch ein. Allerdings ist der Baumschutz zu beachten. Eingriffe in den geschützten Baumbestand sind zu vermeiden.⁵⁵

Um die schalltechnisch negativen Auswirkungen des geplanten zusätzlichen Bahngüterverkehrs zu vermeiden, wird für die Strecke 6448 empfohlen einen Prüfauftrag zur Verminderung der Geschwindigkeiten an die DB Netz AG zu

⁵⁵ Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V.

stellen. Der Streckenabschnitt kann im Bestand mit bis zu 100 km/h befahren werden. Er liegt im Annäherungsbereich des Rostocker Hafens. Es ist davon auszugehen, dass Güterzüge am Lärmbrennpunkt E 14 bereits ihre Geschwindigkeit vermindern, um in den ca. 4.500 m entfernten Güterumschlagbereich des Rostocker Hafens einzufahren. Der Prüfauftrag beinhaltet eine langsame Vorbeifahrt der Güterzüge in den Nachtstunden in den Bereichen der Lärmbrennpunkte E12 und E14 sowie die Verlagerung der Abbremsvorgänge zur Einfahrt in den Rostocker Hafen auf die Streckenabschnitte südlich der genannten Lärmbrennpunkte. Im Prüfauftrag sind die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb bezüglich möglicher Verzögerungen und Kapazitätseinschränkungen zu ermitteln und die wirtschaftlichen Folgen abzuschätzen. Eine Einschränkung des Bahnbetriebs sollte möglichst vermieden werden und ist gegenüber möglicher Lärmentlastungen für die Bevölkerung abzuwiegen.

Zudem ist zu erwarten, dass die deutschlandweite Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems (LaTPS) sowie der Fördermöglichkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremssysteme unterstützt. Diese Maßnahmen werden auch für die Güterstrecke in Richtung Rostocker Seehafen positive Effekte bewirken.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

7 Wirkungsprognose und Empfehlungen

7.1 Maßnahmen im Straßenverkehr

7.1.1 Wirkungsprognose und Maßnahmenbewertung der Maßnahmen im Straßenverkehr

Für die Abschätzung der akustischen Wirkung und der daraus resultierenden Auswirkung auf die Betroffenenanzahlen der Maßnahmen im Straßenverkehr wurden für die im Vergleich zur Lärmaktionsplanung Stufe II unverändert gebliebenen Maßnahmen die Ergebnisse aus der Lärmaktionsplanung Stufe II übernommen. Damals wurden die akustischen Wirkungen der Maßnahmen im Straßenverkehr anhand eines Lärmberechnungsmodells bestimmt. In diese Untersuchung gingen jene Maßnahmen ein, die in einer Modellrechnung abgebildet werden können. Dies sind Fahrbahnsanierung, Umgestaltung von Knotenpunkten, Geschwindigkeitssenkungen und Lärmschutzwände. Für im Lärmaktionsplan Stufe III hinsichtlich der abschätzbaren Maßnahmen Fahrbahnsanierung, Umgestaltung von Knotenpunkten, Geschwindigkeitssenkungen und Lärmschutzwände neu getroffenen Maßnahmeempfehlungen erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten eine Bewertung der akustischen Wirkung und der daraus resultierenden Auswirkungen auf die Betroffenenanzahl. Im Ergebnis zeigt die Wirkungsprognose folgende Minderungswirkungen der Betroffenenanzahlen oberhalb der Auslösewerte von L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) (vgl. Tabelle 33).

Tabelle 33: Übersicht über die abgeschätzte Minderung der Betroffenenanzahl je Lärmbrennpunkt und Maßnahme im Straßenverkehr

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S4	Hinrichshäger Str., Nienhagen	Umsetzung der Ortsumfahrung Nienhagen	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl die Ortsumgehung
S6	A19, nördlich AS 5	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag		-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung Im Bestand gibt es im Tagesmittel keine Betroffenen.
S7	A19, südlich AS 5	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-15	-20	kaum wirksame Minderung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S8	Hinrichsdorfer Str., Kurt-Schumacher-Ring - Gutenberg-str.	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag	-100	-90	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
S9a	Dierkower Damm, Bei der Knochenmühle - Kurve Stadtreinigung	Entlastungsstraße	-40	-40	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch die Entlastungsstraße
S9b	Petridamm, Kurve Stadtreinigung - Rövershäger Chaussee	Entlastungsstraße	-40	-40	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch die Entlastungsstraße
		grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	-41	-36	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch den Umbau
S10	Tessiner Str., Höger Up - Neubrandenburger Str.	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag und Lärmschutzwand	-90	-85	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
S11	Neubrandenburger Str., BÜ - Tessiner Str.	grundhafter Ausbau mit konventionellem Belag	-95	-90	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
		Tempo 30 nachts	-50	-30	geringere Wirksamkeit von Tempo 30 gegenüber Fahrbahnsanierung, da Pflasterbelag Bestand hat bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich
S13	Mühlendamm, Unterwarnow - Neue Warnowstr.	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag	-15	-15	kaum wirksame Minderung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
S17	Richard-Wagner-Str., Blücherstr. - August-Bebel-Str.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	-85	-85	hohe Minderungswirkung durch Fahrbahnsanierung

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S18	Blücherstr. und Schwaaner Landstr. Richard-Wagner-Str. - Herweghstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	-95	-95	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
		Tempo 30 ganztags	-95	-90	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Tempo 30 bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich
S19	Herweghstr., Rosa-Luxemburg-Str. - Schwaaner Landstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
		Tempo 30 ganztags	-25	-50	geringere Wirksamkeit von Tempo 30 gegenüber Fahrbahnsanierung, da Pflasterbelag Bestand hat bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich
S26	Parkstr., Ulmenstr. - Dethardingstr.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-90	-90	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
		Tempo 30 nachts	-35	-85	hohe Minderung der Betroffenenanzahl in den Nachtstunden durch Tempo 30 nachts bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich
S28	Karl-Marx-Str., Schillingallee - Lübecker Str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-95	-100	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S29	Kopernikusstr., Dürerplatz - Platz der Freiheit	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenen- zahl durch Fahrbahn- sanierung
		Tempo 30 nachts	-70	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenen- zahl in den Nachtstunden durch Tempo 30 nachts bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich
S30	Holbeinplatz und Lübecker Str., Karl- Marx-Str. - Werftstr.	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag	-20	-20	geringe Minderung der Betroffenenzahl durch Fahrbahnsanierung, allerdings sehr hohe Gesamtanzahl der im Bestand Betroffenen und starke Verkehrsbe- lastung
		Fahrbahnsanie- rung und Lärm- schutzwand	-40	-40	höhere Minderung der Betroffenenzahl durch Kombination aus Fahrbahnsanierung und Lärmschutzwand
S33	Satower Str., Südring - Renn- bahnallee	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	-65	-60	hohe Minderung der Betroffenenzahl durch Fahrbahnsanierung
S34	Rennbahnallee, Satower Str. - Tannenweg	Fahrbahnsanie- rung mit lärmarmem Belag	-25	-20	geringe Minderung der Betroffenenzahl durch Fahrbahnsanierung
S36	Trotzenburger Weg, Am Waldes- saum - Koperni- kusstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit kon- ventionellem Belag	-90	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenen- zahl in den Nachtstunden durch Fahrbahn- sanierung
		grundhafter Um- / Ausbau mit kon- ventionellem Belag und Kreisverkehr Kopernikusstraße	-90	-100	keine rechnerisch nachweisbaren Aus- wirkungen durch den Kreisverkehr bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärmminde- rung u.U. nicht mehr erforderlich

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S37	Hamburger Str., Grazer Str. - Karl-Marx-Str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-45	-45	geringe Minderung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung, allerdings sehr hohe Gesamtanzahl der im Bestand Betroffenen und starke Verkehrsbelastung
S38	Händelstr., Tschaikowskistr. - Kuphalstr.	Tempo 30 nachts	-95	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl in den Nachtstunden durch Tempo 30
		Tempo 30 nachts und Kreisverkehr Tschaikowskistraße	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Tempo 30 und Kreisverkehr bei Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S39	Ulrich-von-Hutten-Str., Linzer Str. - Goerdelerstr.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl durch Fahrbahnsanierung
		Kreisverkehr Goerdelerstraße	-80	-75	hohe Minderung der Betroffenenanzahl durch Kreisverkehr der Kreisverkehr wirkt nur im Bereich des Knotenpunktes mit der Goerdelerstraße bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist der Kreisverkehr aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich
S40	Goerdelerstr., Ulrich-von-Hutten-Str. - Hamburger Str.	Tempo 30 nachts	-90	-95	nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenenanzahl in den Nachtstunden durch Tempo 30
		Kreisverkehr Ulrich-von-Hutten-Straße	-55	-55	hohe Minderung der Betroffenenanzahl durch Kreisverkehr im Zusammenhang mit der Minderungswirkung des Kreisverkehrs für die U.-von-Hutten-Straße sind beide Maßnahmen erforderlich

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	Minderung Betroffene Gesamttag, Nacht in %		Anmerkung
S41	Hamburger Str., An der Stadtautobahn - Goerdelerstr.	Lärmschutzwand	-70	-70	hohe Minderung der Betroffenenzahl durch Lärmschutzwand
S42	Pressentinstr., Schöffenweg - Fedor-Schuchardt-Str.	Fahrbahnsanierung mit konventionellem Belag	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenzahl durch Fahrbahnsanierung
S45	Rostocker Str., Johann-Sebastian-Bach-Str. - Alte Bahnhofstr.	Tempo 30 ganztags	-55	-75	hohe Minderung der Betroffenenzahl durch Tempo 30
S48	Fährstr., Zur Feuerwehr – Jägerweg	Ortsumfahrung	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenzahl durch die Ortsumfahrung
S49	Gehlsheimer Str., Fährstr. - Zur Obstwiese	Ortsumfahrung	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenzahl durch die Ortsumfahrung
		Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	-100	-100	vollständige Reduzierung der Betroffenenzahl durch Fahrbahnsanierung

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht
16. August 2018

7.1.2 Kostenschätzung der Maßnahmen im Straßenverkehr

Für die Maßnahmenvorschläge werden im Folgenden die überschlägig zu erwartenden Kosten für die Umsetzung abgeschätzt. Die auf Basis von Kostensätzen ermittelten Grobkosten werden pauschal um 10 % für Planungskosten, 5 % für die Baustelleneinrichtung und 5 % für sonstige Kosten erhöht. Die Kostensätze beruhen auf Erfahrungswerten und übermittelten Kostensätzen der Hansestadt Rostock.

Straßenausbaumaßnahmen, die zwar in das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans aufgenommen wurden, jedoch auf Grundlage anderer städtischer Planungen vorgesehen wurden, wie z.B. die Ortsumgehungen / Umfahrungen Nienhagen, Gehlsdorf und Petridamm / Dierkower Damm oder der grundhafte Ausbau des Petridammes finden keine Berücksichtigung in der Kostenschätzung der Lärmschutzmaßnahmen. Dieses Verfahren wird angewendet, da deren Empfehlung und Kosten für die Umsetzung nicht ausschließlich auf den Lärmaktionsplan zurückzuführen sind.

In die Kostenschätzung für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehen die Kosten für das entsprechende Verkehrsschild samt Mast, die Anlieferung und die Montage ein (50 € netto je Pfosten und 120 € netto je Schild). Für die vorgeschlagenen Streckenabschnitte wurde die jeweils benötig-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

te Anzahl von Schildern geschätzt. Darüber hinaus entstehen u.U. weitere Kosten, wenn bauliche Maßnahmen am Straßenabschnitt die Voraussetzung für eine Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung darstellen. Dies ist u.U. bei einer Zonenausweisung von Tempo 30 erforderlich. Die Geschwindigkeits-senkung dient in erster Linie der Reduzierung des Lärms, somit sind die Kosten dem Lärmschutz zuzuordnen.

Die Kosten für eine Sanierung der Fahrbahnen hängen u.a. stark von dem Zustand des Unterbaus und den örtlichen Gegebenheiten ab. Muss nur die Deckschicht erneuert werden, sind die Kosten wesentlich geringer als bei einem Vollausbau bzw. grundhaften Ausbau. Für die Deckensanierung werden folgende, auf Erfahrungswerten anderer Projekte basierende Kostensätze für das Aufnehmen der alten Deckschicht, und das Herstellen der neuen Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht verwendet:

- Deckensanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag: 40 € netto/m²,
- Deckensanierung mit lärmarmem Fahrbahnbelag: 41 € netto/m²,
- Deckensanierung mit offenporigem Asphalt: 139 € netto/m².

Für den grundhaften Ausbau werden die vom Tief- und Hafenbauamt der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellten und aktuell geltenden Kostensätze für „Herstellungs- und Folgekosten für Bebauungspläne“ angewendet:

- Quartiers- und Sammelstraßen: 180 € netto/m²,
- Wohnstraßen und Wohnwege: 170 € netto/m²,
- PKW-Stellplätze und sonstige befahrbare Flächen: 170 € netto/m²,
- Geh- und Radwege: 120 € netto/m².

Da die vorgeschlagenen Straßenabschnitte entweder einen Sanierungsbedarf aufweisen oder die Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag als perspektivische Maßnahme (sollten Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden) zu verstehen sind, entstehen diese Kosten nicht originär durch Lärmschutz.

Für die Umgestaltung von Knotenpunkten kann der Kostenrahmen aufgrund der nicht absehbaren Rahmenbedingungen (Eingriff in private Flächen, Eingriff und Anpassung der Entwässerung) nur sehr grob abgeschätzt werden. Für die Umgestaltung der LSA-geregelten Knotenpunkte in Kreisverkehre werden pauschal Kosten in Höhe von insgesamt 580.000 € (brutto) je Knotenpunkt kalkuliert.

Für die Maßnahmen der Straßenraumgestaltung und Straßenraumorganisation werden die Kosten für eine Sanierung der Fahrbahn (grundhafter Ausbau), der Seitenräume und Nebenanlagen (Gehwege und Parkstände) sowie Markie-

rungsarbeiten angesetzt. Für die Herstellung der Fahrbahn, von Seitenräumen und Nebenanlagen werden die vom Tief- und Hafenbauamt der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellten und aktuell geltenden Kostensätze für „Herstellungs- und Folgekosten für Bebauungspläne“ angewendet. Für die Markierungsarbeiten werden beruhend auf Erfahrungswerten 5 € netto/m für das Entfernen vorhandener Markierung und 4 € netto/m für das Aufbringen neuer Markierungen angesetzt.

Für die Lärmschutzwände kommt beruhend auf Erfahrungswerten ein Kostensatz von 300 € netto/m² zur Anwendung.

Eine Übersicht zu den zu erwartenden Kosten gibt die nachfolgende Tabelle 34.

Tabelle 34: Übersicht über die kalkulierten Grobkosten je Lärmbrennpunkt und Maßnahme im Straßenverkehr

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	kalkulierte Grobkosten (brutto) in €	Anmerkung
S4	Hinrichshäger Str., Nienhagen	Ortsumgehung	Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S6	A19, nördlich AS 5	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	6.190.000 Deckensanierung
S7	A19, südlich AS 5	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	1.430.000 Deckensanierung
S8	Hinrichsdorfer Str., Kurt-Schumacher-Ring - Gutenberg-str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	390.000 Deckensanierung
S9a	Dierkower Damm, Bei der Knochenmühle - Kurve Stadtreinigung	Ortsumfahrung / Entlastungsstraße	Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S9b	Petridamm, Kurve Stadtreinigung - Rövershäger Chaussee	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
		Ortsumfahrung / Entlastungsstraße	Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S10	Tessiner Str., Höger Up - Neubrandenburger Str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	1.380.000 Deckensanierung
		Lärmschutzwand	1.490.000

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	kalkulierte Grobkosten (brutto) in €	Anmerkung
S11	Neubrandenburger Str., BÜ - Tessiner Str.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmar- mem Belag	830.000	grundhafter Um- / Ausbau
		Tempo 30 nachts	2.300	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
		Straßenraum- gestaltung	1.070.000	Grundhafter Um- / Ausbau mit lärmar- mem Belag, Sanierung der Seitenbereiche inkl. Parkstreifen, Anlage von Radfahr- streifen
S13	Mühlendamm, Unterwarnow - Neue Warnowstr.	Fahrbahnsanie- rung mit lärmar- mem Belag	160.000	Deckensanierung
S17	Richard-Wagner- Str., Blücherstr. - August-Bebel-Str.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmar- mem Belag		Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
		Straßenraum- gestaltung		Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S18	Blücherstr., Richard-Wagner- Str. - Lessingstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmar- mem Belag	1.750.000	grundhafter Um- / Ausbau
		Tempo 30 ganztags	8.300	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
		Straßenraum- gestaltung	4.030.000	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmar- mem Belag, Sanierung der Seitenbereiche inkl. Parkstreifen, Anlage von Radver- kehrsanlagen

⁵⁶ 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. In der Lärmaktionsplanung sind lediglich Kosten für die Veränderung der Beschilderung angegeben. Weitere entstehende finanzielle Aufwände für Planungs- und Straßenbauleistungen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung jedoch nicht abgeschätzt werden. Hierzu sind vertiefende Betrachtungen der Straßenabschnitte erforderlich.

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	kalkulierte Grobkosten (brutto) in €	Anmerkung
S19 Herweghstr., Rosa-Luxemburg-Str. - Schwaaner Landstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	1.400.000	grundhafter Um- / Ausbau
	Tempo 30 ganztags	4.600	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
	Straßenraumgestaltung	3.224.000	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag, Sanierung der Seitenbereiche inkl. Parkstreifen
S20 Goethestr., Rosa-Luxemburg-Str. - Konrad-Adenauer-Platz	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	260.000	Deckensanierung
S26 Parkstr., Ulmenstr. - Dethardingstr.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	300.000	Deckensanierung
	Tempo 30 nachts	4.800	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
S28 Karl-Marx-Str., Schillingallee - Lübecker Str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	300.000	Deckensanierung
S29 Kopernikusstr., Dürerplatz - Platz der Freiheit	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	250.000	Deckensanierung
	Tempo 30 nachts	4.800	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
S30 Holbeinplatz und Lübecker Str., Karl-Marx-Str. - Werftstr.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	530.000	Deckensanierung
	Lärmschutzwand	760.000	
S33 Satower Str., Südring - Rennbahnallee	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag	3.680.000	grundhafter Um- / Ausbau mit lärmarmem Belag, Sanierung der Seitenbereiche
S34 Rennbahnallee, Satower Str. - Tannenweg	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	130.000	Deckensanierung

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Lärmbrennpunkt		Maßnahme	kalkulierte Grobkosten (brutto) in €	Anmerkung
S36	Trotzenburger Weg, Am Waldessaum - Kopernikusstr.	grundhafter Um- / Ausbau mit konventionellem Belag	840.000	grundhafter Um- / Ausbau
		Kreisverkehr Kopernikusstraße	580.000	
S37	Hamburger Str., Grazer Str. - Karl-Marx-Str.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	920.000	Deckensanierung
S38	Händelstr., Tschaikowskistr. - Kuphalstr.	Tempo 30 nachts	5.900	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
		Kreisverkehr Tschaikowskistraße	580.000	
		Straßenraumgestaltung	1.900.000	grundhafte Fahrbahnsanierung mit konventionellem Belag, Anlage von Radverkehrsanlagen, Beseitigung der Bordradwege
S39	Ulrich-von-Hutten-Str., Linzer Str. - Goerdelerstr.	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	410.000	Deckensanierung
		Kreisverkehr U.-von-Hutten-Straße / Goerdelerstraße	580.000	
		Straßenraumgestaltung	20.000	Änderung der Markierung, Anlage von Radfahrstreifen
S40	Goerdelerstr., Ulrich-von-Hutten-Str. - Hamburger Str.	Tempo 30 nachts	3.600	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
		Kreisverkehr U.-von-Hutten-Straße / Goerdelerstraße	bereits in S39 berücksichtigt	
		Straßenraumgestaltung	20.000	Änderung der Markierung, Anlage von Schutzstreifen
			250.000	... bei zusätzlich ggf. erforderlicher Fahrbahnsanierung

Lärmbrennpunkt	Maßnahme	kalkulierte Grobkosten (brutto) in €	Anmerkung
S41	Hamburger Str., An der Stadtautobahn - Goerdelerstr.	350.000	
S42	Pressentinstr., Schöffenweg - Fedor-Schuchardt-Str.		Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S45	Rostocker Str., Johann-Sebastian-Bach-Str. - Alte Bahnhofstr.	900	Beschilderung sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten ⁵⁶
S48	Fährstr., Zur Feuerwehr – Jägerweg		Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
S49	Gehlsheimer Str., Fährstr. - Zur Obstwiese		Die Maßnahme ist Bestandteil anderer städtischer Planungen.
	Fahrbahnsanierung mit lärmarmem Belag	130.000	Deckensanierung

Insgesamt summieren sich die Kosten der Maßnahmen je nach Maßnahmenansatz auf folgende Beträge (vgl. Tabelle 35).

Tabelle 35: Übersicht über die kalkulierten Grobkosten je Maßnahmenansatz im Straßenverkehr

Maßnahme	Kalkulierte Grobkosten (brutto)	Anmerkung
Fahrbahnsanierung und grundlegender Ausbau von Fahrbahnen	21.280.000 €	mit Berücksichtigung der Autobahnabschnitte
	13.660.000 €	ohne Berücksichtigung der Autobahnabschnitte
Lärmschutzwände	2.600.000 €	
Kreisverkehre	1.740.000 €	
straßenräumliche Maßnahmen	10.494.000 €	inkl. erforderlicher Fahrbahnsanierungs- und grundlegender Ausbaumaßnahmen
Geschwindigkeitsreduzierungen	35.200 €	Kosten für Änderung und Ergänzung der Beschilderung. Sollten bauliche Maßnahmen erforderlich sein, erhöhen sich die Kosten. ⁵⁷

⁵⁷ 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. In der Lärmaktionsplanung sind ledig-

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

7.1.3 Empfehlungen und Prioritäten der Maßnahmen im Straßenverkehr

Neben der akustischen Wirksamkeit der Empfehlungen sind weitere Faktoren ausschlaggebend dafür, in welchem Zeitrahmen eine Umsetzung erfolgen sollte. Die Dringlichkeitsreihung (kurz-, mittel-, langfristig) erfolgt in Abhängigkeit einer Bewertung der Empfehlungen hinsichtlich der akustischen Wirkungen, des notwendigen Planungsvorlaufes, der Synergien mit anderen Planungsdisziplinen (Luftreinhaltung, Stadtentwicklung), konkurrierender verkehrlicher Belange und der Kosten für die Umsetzung.

Für einige Straßenabschnitte sind mehrere Maßnahmen zur Lärminderung möglich. In anderen Lärmbrennpunkten wiederum ist die Handlungsmöglichkeit auf eine Maßnahme beschränkt. Mit einer Prioritätenreihung bzgl. kurz-, mittel- und langfristig zu realisierender Maßnahmen wird für die Reihenfolge der Maßnahmen eine Empfehlung abgegeben. Das Ergebnis ist ausführlich in der Anlage 4 des Berichtes dargestellt.

Die Empfehlungen müssen weiteren, detaillierteren Prüfungen unterzogen werden, bevor letztendlich die Entscheidung für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen getroffen werden kann.

7.1.4 Langfristige Strategien

Die meisten im vorangegangenen Kapitel empfohlenen Maßnahmen können bei einer Umsetzung kurz- bis mittelfristig Lärminderungen erreichen. Städtebauliche Maßnahmen und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes wirken sich eher langfristig positiv auf die Lärmsituation aus.

Die Stadtentwicklungsplanung kann die Entstehung und Ausbreitung von Lärm durch kompakte Siedlungsstrukturen mit ausgewogener Nutzungsmischung und durch die Festsetzung von lärm mindernden Detailmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung beeinflussen. Das Ziel sollten langfristig „lärmrobuste“ Strukturen sein.

Die Entwicklung neuer Wohngebiete ist vorrangig in den Gebieten vorzusehen, in denen keine Gesundheitsgefahren durch Lärmbelastungen auftreten, d.h. in denen die Lärmpegel im Tagesmittel unter 65 dB(A) und nachts unter 55 dB(A) liegen. Ansonsten sind Lärmschutzkonzepte erforderlich.

Die Wirkung von Maßnahmen zur Förderung des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs sowie des betrieblichen Mobilitätsmanagements und Parkraummana-

lich Kosten für die Veränderung der Beschilderung angegeben. Weitere entstehende finanzielle Aufwände für Planungs- und Straßenbauleistungen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung jedoch nicht abgeschätzt werden. Hierzu sind vertiefende Betrachtungen der Straßenabschnitte erforderlich.

gements lassen sich nur schwer in Dezibel ausdrücken. Da diese Maßnahmen jedoch langfristig eine umweltfreundliche und lärmarme Alternative zur Kfz-Nutzung bieten, ist ihnen eine hohe Priorität einzuräumen und sie sind kontinuierlich umzusetzen.

Die Lärmaktionsplanung ist eine Daueraufgabe. Spätestens alle fünf Jahre ist eine Überprüfung und Aktualisierung notwendig. Zudem ist sie eine querschnittsorientierte Planung. Sie soll für städtische und regionale Planungen Anregungen zur Lärmvermeidung und zur Lärminderung geben. Daher ist die wechselseitige Einbindung der Lärmaktionsplanung in die Stadtentwicklungsplanung und die Regionalplanung erforderlich.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

7.2 Maßnahmen im Schienenverkehr

Die Wirkungs- und Kostenabschätzung der Maßnahmen im Eisenbahnverkehr beschränkt sich auf die Maßnahmen, die die Hansestadt Rostock beispielsweise in Kofinanzierung mit der Deutschen Bahn umsetzen kann. Dies betrifft die Herstellung der empfohlenen Schallschutzanlagen entlang der Eisenbahnstrecken. Die Wirkung von Schallschutzwänden wurde überschlägig abgeschätzt. Hierzu wurde vereinfachend folgendes Verfahren angewendet: Das maximale Lärminderungspotenzial von Schallschutzwänden beträgt erfahrungsgemäß zwischen 5 und 12 dB(A). Diese Wertgrenzen wurden von den in der Lärmkartierung für die angrenzenden Wohngebäude errechneten Immissionspegel abgezogen. Liegen die Werte nach Abzug von 5 dB(A) unter den Auslösewerten, wird das Ergebnis als „SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte“ beschrieben. Liegen die Werte nach Abzug von 12 dB(A) unter den Auslösewerten, wird das Ergebnis als „SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte“ beschrieben. Liegen einzelne Werte auch nach Abzug von 12 dB(A) weiterhin über den Auslösewerten, dann wird das Ergebnis als „SSW bewirkt voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte“ beschrieben.

Ob Schallschutzwände zu einer Unterschreitung der Auslösewerte führen, ist vom bestehenden Immissionspegel an der angrenzenden Wohnbebauung abhängig. Stehen Wohngebäude sehr nah an den Gleisen, so sind die Immissionspegel meist recht hoch und es ist somit auch schwieriger die Auslösewerte zu unterschreiten. Neben dem Abstand zwischen Gleis und Gebäude ist die Wirkung von Schallschutzwänden auch von der Lage einer Wand zum Gleis, ihrer Höhe und die Lage der Bahntrasse (Dammlage, Einschnitt, Gerade oder Kurve) abhängig. Infolgedessen kann die konkrete Lärminderungswirkung von Schallschutzwänden auch erst abschließend bei einer Umsetzungsplanung konkret ermittelt werden.

Im Ergebnis der vereinfachenden Abschätzung zeigt sich, dass es mit der Anlage von Schallschutzwänden voraussichtlich für den überwiegenden Teil der

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

betroffenen Bereiche möglich ist, die Schallpegel so weit zu senken, dass die Auslösewerte unterschritten werden (Tabelle 36).

Tabelle 36: Wirkungsabschätzung der Maßnahme Schallschutzwand an den Eisenbahnstrecken als alleinige Maßnahme

Bereich mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn		Wirkung einer Schallschutzwand (SSW)*
E1:	Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße	Niedrigst-SSW bewirken voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E2:	Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E3:	Holbeinplatz	SSW bewirken voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte. Eine Umsetzung ist allerdings voraussichtlich nicht möglich.
E4:	Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E5:	Dethardingstraße und Hospitalstraße	SSW bewirken voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E6:	Parkstraße, Dethardingstraße bis Arno-Holz-Straße	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte. Eine Umsetzung ist allerdings voraussichtlich nicht möglich.
E7:	Laurembergstraße und Fahnenstraße	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E8:	Babststraße	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E9:	Borenweg	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E10:	Goethestraße	SSW bewirken im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E12:	An der Kiesgrube	SSW bewirken voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E14:	Gnatzkoppweg	SSW bewirken voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.

* Auslösewerte werden aktuell um 5 dB(A) oder weniger überschritten:
SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
Auslösewerte werden aktuell um zwischen 5 und 12 dB(A) überschritten:
SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
Auslösewerte werden aktuell um mehr als 12 dB(A) überschritten:
SSW bewirkt voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.

Für die Errichtung der Schallschutzwände an den Eisenbahnstrecken werden die voraussichtlichen Kosten grob abgeschätzt. Dabei wird von einer durchschnittlichen Höhe von drei Metern für normale Schallschutzwände (SSW) ausgegangen. Der verwendete Kostensatz je m SSW wird aus den Werten für

2 m und 4 m hohe Wände gemittelt. Die Werte sind kalkulatorische Netto-Kostensätze der Bahn.⁵⁸

Für die niedrigen Schallschutzwände (nSSW) wird von einem Kostensatz ausgegangen, der im Rahmen von Tests für 74 cm hohe nSSW ermittelt wurde.⁵⁹ Um auf der sicheren Seite zu sein, wird die technisch aufwändigere Variante mit schwenkbaren nSSW zugrunde gelegt.

In der Regel werden für die Kostenabschätzung normale SSW angenommen. Einzig im Bereich E1 wurde eine nSSW berücksichtigt. Die Kosten für eine nSSW sind abhängig von der Ausführung und daher im Mittel ähnlich hoch wie für eine SSW. Daher ist der Einfluss auf die Kosten gering und im Rahmen der Kostenabschätzung vernachlässigbar, wenn statt normaler SSW nSSW zum Einsatz kommen sollten.

Die zu erwartenden grob abgeschätzten Kosten sind in Tabelle 37 dargestellt. Die aufsummierten Kosten für alle Schallschutzwände betragen rund 7,72 Mio. Euro.

Tabelle 37: Kostenabschätzung der Maßnahme Schallschutzwand an den Eisenbahnstrecken

Bereich mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn	Errichtungskosten für Schallschutzwände (SSW) in €
E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße	570.000
E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz	960.000
E3: Holbeinplatz	80.000
E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer- Platz	1.460.000
E5: Dethardingstraße und Hospitalstraße	1.480.000
E6: Parkstraße, Dethardingstraße bis Arno- Holz-Straße	150.000
E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße	530.000
E8: Babststraße	480.000
E9: Borenweg	790.000
E10: Goethestraße	240.000
E12: An der Kiesgrube	370.000

⁵⁸ DB Netz AG: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht 15.06.2012, S. 86

⁵⁹ DB Netz AG: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg, Schlussbericht 15.06.2012, S. 68 f.

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Bereich mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn	Errichtungskosten für Schallschutzwände (SSW) in €
E14: Gnatzkoppweg	610.000
Summe	7.720.000

Auf eine Wirkungs- und Kostenabschätzung der Maßnahmen im Straßenbahnverkehr wird verzichtet. Die im Kapitel 6.2 für die Straßenbahn abgebildeten Maßnahmen sind bereits Gegenstand städtischer Planungen bzw. von Planungen der RSAG. Aussagen zur Lärminderungswirkungen sind darüber hinaus ohne Lärmberechnungen nur schwerlich zu treffen.

8 Umsetzungsstrategien zur Maßnahmeneinleitung

Die Evaluation zum Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (LAP) Stufe II zeigt, dass in den letzten Jahren eine Reihe von Maßnahmen vorangebracht wurde. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Sanierung von Fahrbahnbelägen und auf der Einleitung von Machbarkeitsstudien zu straßenräumlichen Maßnahmen und Kreisverkehren. Ursprünglich kurzfristig geplante Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit konnten demgegenüber noch nicht realisiert werden. Auch die Umsetzung der im LAP Stufe II enthaltenen Empfehlungen für Lärmschutzwände an Straßen und Schienenwegen ist noch nicht weiter voran geschritten. Darüber hinaus besteht ein Handlungsbedarf in der frühzeitigen Auseinandersetzung mit städtebaulichen Vorhaben in stark lärmbelasteten bzw. verdichteten städtischen Räumen – insbesondere im Hinblick auf deren Auswirkungen auf spätere Bearbeitungsstufen der Lärmaktionsplanung.

Mit den nachfolgend skizzierten Umsetzungsstrategien (Tabelle 38) werden Verfahrens- und Arbeitsschritte vorgegeben, die im Ergebnis ihrer Anwendung zur einer besseren und schnelleren Umsetzung der Maßnahmen *Geschwindigkeitsreduzierung* und *aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände)* sowie zu einer frühzeitigeren und gezielteren Auseinandersetzung mit den Auswirkungen *städtebaulicher Vorhaben* führen sollen. Die Tabelle 38 gibt darüber hinaus einen Überblick zu den Zuständigkeiten und zum Bearbeitungsaufwand. Die bisher guten Umsetzungsstände bei der Sanierung von Fahrbahnen und der vorbereitenden Arbeiten zu straßenräumlichen Maßnahmen machen aktuell eine Auseinandersetzung mit diesen Maßnahmenbereichen entbehrlich.

Tabelle 38: Umsetzungsstrategien für die Maßnahmenansätze
Geschwindigkeitsreduzierung, aktiver Lärmschutz und Städtebau

Umsetzungsstrategie	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten, <u>Hauptverantwortliche</u> und Bearbeitungsaufwand
Umsetzung der Empfehlungen des LAP zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	<p>Verfahrensabstimmung (73, 66, 61, <u>StVB</u>, LS M-V, RSAG, Polizei)</p> <p>Festlegen Prioritätenreihung zur Abarbeitung der Empfehlungen des LAP; ggf. Veranlassen eines Pilotprojektes (73, 66, 61, <u>StVB</u>, RSAG, Polizei)</p> <p>Vorbereitende Untersuchungen (<u>StVB</u>):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrserhebungen (66) - ggf. Verkehrsmodellrechnungen (66) - Geschwindigkeitsmessungen (66) - RLS-90 Berechnung (73), - Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (RSAG) - Auswirkungen auf die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (66) - Berücksichtigung sonstiger Belange, vorhandener Planungen etc. (73, 66, 61, <u>StVB</u>, RSAG, Polizei) <p>Ergebnisvorstellung / Abstimmung der Ergebnisse (73, 66, 61, <u>StVB</u>, LS M-V, RSAG, Polizei)</p>

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Umsetzungsstrategie	Bearbeitungsschritte, Zuständigkeiten, <u>Hauptverantwortliche</u> und Bearbeitungsaufwand
	<p>Einzelfallprüfungen zur Anordnung (StVB)</p> <p>Aufwand: 1,0 Jahr je zu behandelnder Empfehlung für Tempo 30 aus dem Lärmaktionsplan, danach ggf. laufende Tätigkeit</p>
Umsetzung der Empfehlungen des LAP zum aktiven Schallschutz (Lärmschutzwände)	<p>Verfahrensabstimmung (73, 66, <u>61</u>, DB/EBA, Finanzen)</p> <p>Festlegen Prioritätenreihung zur Abarbeitung der Empfehlungen des LAP; ggf. Veranlassen eines Pilotprojektes (73, 66, <u>61</u>, DB/EBA, Finanzen)</p> <p>Vorbereitende Untersuchungen (<u>61</u>):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächenverfügbarkeit (61, DB/EBA) - Städtebauliche Beurteilung (61) - Verkehrliche Beurteilung (66) - Schalltechnische Beurteilung (73, DB/EBA) - Kostenabschätzung (61, 66, DB/EBA) <p>Ergebnisvorstellung / Abstimmung der Ergebnisse mit Entscheidung für / gegen eine Fortführung der Einzelmaßnahme (73, 66, <u>61</u>, DB/EBA, Finanzen)</p> <p>Aufwand: 2,0 Jahre je zu behandelnder Empfehlung für aktiven Lärmschutz aus dem Lärmaktionsplan, danach ggf. laufende Tätigkeit</p>
Entscheidungshilfe zur frühzeitigen Auseinandersetzung mit den Auswirkungen städtebaulicher Vorhaben für Bauherren, Projektentwickler und die Verwaltung	<p>Entwickeln und Abstimmen eines Leitfadens, einer Checkliste o.Ä. für Bauherren, Projektentwickler und die Verwaltung zum Bauen in verdichteten Räumen bzw. in stark lärmvorbelasteten Bereichen als Entscheidungs- und Beurteilungshilfe mit folgenden Inhalten (<u>73</u>, 66, 61)</p> <p>Vorbereitende Untersuchungen zu den Anforderungen, Auswirkungen und der Eignung von Entwicklungsflächen inkl. einer Auseinandersetzung mit möglichen alternativen Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Vorbeurteilung - Verkehrliche Vorbeurteilung zu Folgen und erforderlichen kompensatorischen Maßnahmen - Vorbeurteilung der Umweltbelange zu Folgen und erforderlichen kompensatorischen Maßnahmen <p>Darstellung von Prinzipien der Vorhabenentwicklung nach dem Grundsatz einer höheren Priorität für den architektonischen Schallschutz gegenüber dem passiven Schallschutz.</p> <p>Empfehlungen zur öffentlichkeitswirksamen und transparenten Darstellung der Ergebnisse und Vermittlung der Zusammenhänge.</p> <p>Aufwand: 2,0 Jahre für die Erstellung eines Leitfadens, einer Checkliste o.Ä.</p>

Legende: 73 – Umweltamt | 61 – Stadtplanungsamt | 66 – Amt für Verkehrsanlagen | RSAG – Rostocker Straßenbahn AG | StVB – zuständige Straßenverkehrsbehörde der Hanse- und Universitätsstadt Rostock | LS M-V – Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern | DB – Deutsche Bahn AG | EBA – Eisenbahnbundesamt.

9 Ruhige Gebiete

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

9.1 Einleitung

Endbericht

16. August 2018

Gemäß BImSchG § 47d, Absatz 2 soll das Ziel der Lärmaktionspläne auch sein, ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen. Die Lärmkarten umfassen den Straßen- und Schienenverkehr, ausgewählte Industrieanlagen sowie den Hafenumschlag im Seehafen. Sie beschreiben die Lärmauswirkungen im gesamten Stadtgebiet, so dass es möglich ist, ruhige Gebiete auszuwählen. Sind ruhige Gebiete mit dem Lärmaktionsplan festgelegt, sind diese bei anderen Planungen zu berücksichtigen und einzubeziehen. Sie können gegebenenfalls das Ermessen einschränken.

Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwischen:

- einem ruhigen Gebiet in einem Ballungsraum, in dem ein geeigneter Lärmindex (z.B. L_{DEN}) für sämtliche Lärmquellen einen bestimmten festgelegten Wert nicht übersteigt und
- einem ruhigen Gebiet auf dem Land, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- sowie Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Als ruhige Gebiete kommen unbebaute oder auch bebaute bzw. zur Bebauung vorgesehene Gebiete in Frage. Die EU-Kommission für die Bewertung von Lärmbelastungen empfiehlt bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete in Ballungsräumen, „einen besonderen Schwerpunkt auf die Freizeit- und Erholungsgebiete zu setzen, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die Erholung von häufig hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Städte bieten können“. Somit kommen neben den akustischen Kriterien auch andere Merkmale bei der Auswahl der ruhigen Gebiete in Betracht, die mit der Erholungsfunktion in einem engen Zusammenhang stehen, wie

- die Erholungsnutzung,
- eine gewisse Flächengröße, damit eine Erholung von hohen Lärmbeeinträchtigungen auch möglich ist,
- eine regelmäßige öffentliche Zugänglichkeit.

Der LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz) sieht auch die Möglichkeit innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete auszuweisen, wenn sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Das können Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grün- und Parkanlagen, Friedhöfe oder auch Kleingartenanlagen sein.

Um ein ruhiges Gebiet zu beschreiben, soll ein Lärmindex festgelegt werden. Dafür ist der Lärmindex L_{DEN} geeignet. Dieser Lärmindex beinhaltet gewichtete Lärmpegel für die einzelnen Zeiträume Tag, Abend und Nacht, d.h. er bildet

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

einen „24 h-Pegel“ auf den einzelnen Lärmkarten ab. Mit diesem Lärmindex kann eine Erholungsnutzung angemessen berücksichtigt werden.

Der LAI nennt in seinen Empfehlungen für ein ruhiges Gebiet in Ballungsräumen für großflächige Gebiete

- Lärmindex $L_{DEN} \leq 50$ dB(A) auf dem überwiegenden Teil der jeweiligen Fläche. Dies ist gegeben, wenn der Lärmindex $L_{DEN} \leq 55$ dB(A) in den Randbereichen ist und keine erheblichen Lärmquellen innerhalb des Gebietes vorhanden sind.
- keinen Lärmindex für innerstädtische Erholungsflächen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden.

9.2 Gebietskriterien und Auswahlkriterien

Im Rahmen der Bearbeitung des LAP, Stufe II (2012/13) wurden unter Beteiligung der Öffentlichkeit ruhige Gebiete in der Hansestadt Rostock zur Ausweisung vorgeschlagen. Als Grundlage hierfür dienten erarbeitete Handlungsempfehlungen für die Gebietskategorien und Auswahlkriterien. Es wurde unterschieden in Landschaftsräume (große zusammenhängende naturbelassene Flächen) und in Stadtoasen (als kleinräumiges Gebiet mit Bedeutung für die Naherholung in den Stadtgebieten).

Tabelle 39: Auswahlkriterien für ruhige Gebiete

Kriterien	Kategorien der ruhigen Gebiete Ballungsraum Rostock	
	Landschaftsraum	Stadtoase
Flächengröße	> 100 ha	5 ha bis 100 ha Ziel: eine Stadtoase je Stadtbereich Einbeziehung der Bevölkerungsdichte
nicht akustische	Erholungsnutzung mit entsprechender Ausstattung	Wege, Aufenthaltsqualität durch Bänke, Liege- und Spielwiesen, Spielplätze markante Grünanlagen kein motorisierter Verkehr innerhalb des Gebietes
	Zugänglichkeit	Zugänglichkeit für jedermann
	Erreichbarkeit	durch ÖPNV langfristig durch ruhige Achsen erreichbar, z.B. mit Fahrrad Innerhalb der / des Stadtgebietes
	Öffentlichkeit	Bewertung durch die Anwohner als ruhiger Ort

Kriterien		Kategorien der ruhigen Gebiete Ballungsraum Rostock	
		Landschaftsraum	Stadtoase
akustische	Lärminde	$L_{DEN} \leq 50 \text{ dB(A)}$	Abnahme des L_{DEN} um mindestens 5 dB(A) vom höchstbelasteten Randbereich zum Kernbereich
			$L_{DEN} \leq 60 \text{ dB(A)}$

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Insbesondere bei der Auswahl der Stadtoasen sollen die nichtakustischen Kriterien flexibel angewandt werden. Ein Beispiel ist die Einbeziehung der Bevölkerungsdichte. Hierfür wird keine Ausschlussgrenze festgelegt, sondern es soll dafür eine Einzelfallbetrachtung erfolgen, wie z.B. in Abhängigkeit von der Bebauungsstruktur.

9.3 Eignungsflächen

Flächen, die aufgrund der Erholungsfunktion als potentiell geeignetes ruhiges Gebiet zur Auswahl standen, wurden zur Berücksichtigung der akustischen Kriterien mit den Lärmkarten des LAP, Stufe II verschnitten. Jede Lärmquelle wurde gesondert betrachtet.

Die Eignungsflächen, die auch die akustischen Kriterien für die Auswahl der ruhigen Gebiete in der Hansestadt Rostock erfüllten, wurden anschließend einer Bewertung nach den bisher noch nicht weiter betrachteten nichtakustischen Kriterien (Erholungsfunktion, Erreichbarkeit, Einwohnerdichte, Zugänglichkeit für jedermann) unterzogen.

Vor der Ausweisung der ruhigen Gebiete im Ballungsraum Rostock waren auch sonstige Belange zu beachten, um Konflikte mit anderen Planungen zu vermeiden. Neben dem Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock ist das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock (RREP) in die Abwägung eingegangen. Die dort enthaltenen Vorbehaltsgebiete für großflächige Industriegebiete mit Hafenanbindung führten zum Ausschluss von ruhigen Gebieten in der Umgebung dieser Vorbehaltsgebiete.

Für die Ausweisung von ruhigen Gebieten in der Hansestadt Rostock wurden zwei Landschaftsräume und 22 Stadtoasen in 15 Stadtbereichen vorgeschlagen. Die Flächen haben eine Gesamtgröße von 6.129 ha, das sind rund 35 % der Fläche der Universitäts- und Hansestadt Rostock. Sie sind tabellarisch und grafisch im Anhang 5 zusammengefasst und dargestellt.

10 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie muss bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans die Öffentlichkeit klar, verständlich und zugänglich informiert (Artikel 9) und beteiligt werden. Die Öffentlichkeit sollte „zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört“ werden (Artikel 8 (7)) und „rechtzeitig und effektiv“ die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken. Das Verfahren muss transparent sein. Für jede Phase der Mitwirkung sind „angemessene Fristen“ und eine „ausreichende Zeitspanne“ einzuhalten. Zur Öffentlichkeit gehören laut Richtlinie Verbände, Organisationen und Einzelpersonen. Die Hinweise der Öffentlichkeit müssen bei den Planungen Berücksichtigung finden und die Entscheidungen der Verwaltung sind öffentlich zugänglich zu machen.

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte durch:

- Bekanntmachung der Erarbeitung des Lärmaktionsplans: Öffentliche Auslegung eines vorläufigen Zwischenberichtes zum Lärmaktionsplans mit Lärmkartierungs- und Evaluationsergebnissen vom 24. Januar 2018 bis zum 07. März 2018, mit der Möglichkeit innerhalb des Auslegungszeitraumes Stellungnahmen, Anmerkungen und Hinweise zur Lärmaktionsplanung abzugeben.
- Informations- und Beteiligungsveranstaltung zur öffentlichen Diskussion der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans am 14. Juni 2018.
- Auslegung des Entwurfes zum Lärmaktionsplan: Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu einem vorläufigen Zwischenbericht des Lärmaktionsplans mit Lärmkartierungs- und Evaluationsergebnissen sowie der Maßnahmenplanung vom 19. Juni 2018 bis zum 06. Juli 2018, mit der Möglichkeit innerhalb des Auslegungszeitraumes zu den Maßnahmenempfehlungen Stellungnahmen, Anmerkungen und Hinweise abzugeben.

Ergänzend gab es zwei planungsbegleitende Expertengespräche mit Vertretern der Wohnungsbaugesellschaften, von Verbänden (ADAC, ADFC, IHK etc.), der Politik und Vertretern der Fachämter.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans gingen 13 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern sowie 15 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein. Stellungnahmen wurden von folgenden Trägern öffentlicher Belange abgegeben (vgl. Tabelle 40).

Tabelle 40: Träger öffentlicher Belange mit abgegebenen Stellungnahmen

Name der Institution / Organisation	
Amt 66, Amt für Verkehrsanlagen Hansestadt Rostock	Amt 66, Amt für Verkehrsanlagen, Straßenverkehrsbehörde Hansestadt Rostock
Amt 67, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Hansestadt Rostock	Amt Rostocker Heide, Bau- und Entwick- lungsamt, Abt. Ordnungsamt
Handwerkskammer Ostmecklenburg- Vorpommern, Abteilung Wirtschaftsförde- rung	Industrie- und Handelskammer zu Rostock, Fachbereich Maritime Wirtschaft, Verkehr und Logistik
Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Autobahn
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg- Vorpommern, Abteilung Verkehr	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg- Vorpommern, Referat Eisenbahn und Öffentlicher Verkehr
Polizeipräsidium Rostock, Polizeiinspektion Rostock	Rostocker Straßenbahn AG
Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg	Straßenbauamt Stralsund

Mit konkreten Bezügen auf Straßen (Kfz-Verkehr) oder Netzabschnitte (Straßenbahn und Eisenbahn) liegen von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den in Tabelle 41 zusammengefassten Themen des Lärmaktionsplans Stellungnahmen und Hinweise vor. Darüber hinaus gingen Hinweise, Fragen und Stellungnahmen zu folgenden Themen ein:

- Motorradlärm,
- Veranstaltungslärm,
- Kreuzfahrt- und Seehafen,
- Fluglärm (Hubschrauber).

Tabelle 41: Themen der Stellungnahmen und Hinweise aus der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans

Thema der Stellungnahme	Örtlicher Bezug, betroffene Lärmbrennpunkte (Kfz- / Straßenverkehr, Straßenbahn, Eisenbahn)
lärmarme Fahrbahnbeläge Kfz-Verkehr	Koßfelder Straße (kein Lärmbrennpunkt)
Verstetigung des Verkehrsflusses Kfz-Verkehr	Nobelstraße (Lärmbrennpunkt S32)

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Thema der Stellungnahme	Örtlicher Bezug, betroffene Lärmbrennpunkte (Kfz- / Straßenverkehr, Straßenbahn, Eisenbahn)
Geschwindigkeitskonzeption Kfz-Verkehr	Hinrichsdorfer Straße (Lärmbrennpunkt S8), Am Vögenteich (S21), A.-Bernhard-Straße (S24), Parkstraße (S26), Nobelstraße (S32), Stadtautobahn, Flensburger Straße (keine Lärmbrennpunkte)
baulicher Schallschutz	Nobelstraße (Lärmbrennpunkt S32)
Verkehrsführung, Verkehrsverbote, Ortsumfahrung	Ortsdurchfahrt Nienhagen (Lärmbrennpunkt S4), Hinrichsdorfer Straße (S8), Am Vögenteich (S21),
Lärmminderung Straßenbahn	Nobelstraße (Lärmbrennpunkt S32)
Lärmminderung Eisenbahn	Warnemünde (Lärmbrennpunkt E1), Bahnhof Bramow (kein Lärmbrennpunkt)

Bei der Fertigstellung des Endberichtes wurden die eingegangenen Anmerkungen berücksichtigt und der Lärmaktionsplan entsprechend angepasst. Die Anlage 6 fasst für die öffentlichen Auslegungen und die Trägerbeteiligung die eingegangenen Stellungnahmen und den Umgang mit diesen zusammen.

Zu den Eisenbahnstrecken wurde vom Eisenbahnbundesamt eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die erste Beteiligungsphase fand im Zeitraum 30. Juni 2017 bis 25. August 2017 statt. Die zweite Beteiligungsphase ging vom 24. Januar 2018 bis zum 07. März 2018. In der Beteiligungsphase in 2017 haben sich nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes für den Bereich Rostock 96 Personen beteiligt. Hinweise wurden insbesondere bezüglich folgender Themen geäußert:

- Die Anwohnenden fühlen sich stark vom Schienenlärm gestört. Dies betrifft überwiegend den Güterverkehr und es sind vor allem die Fahr- und Bremsgeräusche, die stören. Die Störungen betreffen insbesondere den Abend- und Nachtzeitraum.
- Als effektive Maßnahmen zum Lärmschutz schätzen die Teilnehmenden die Maßnahmen Einbau von Schallschutzfenstern, Herstellen von Schallschutzwänden und Maßnahmen an den Fahrzeugen / Zügen ein.

Die Hansestadt Rostock bzw. das Amt für Umweltschutz hat die Beteiligungsphase des Eisenbahnbundesamtes für die Abgabe einer Stellungnahme genutzt. Auf Grundlage des Beitrages Schienenverkehr zum Lärmaktionsplan der Stufe II aus dem Jahr 2016 sowie der hier vorliegenden Lärmaktionsplanung Stufe III wurde auf die Notwendigkeit für lärm mindernde Maßnahmen an der Schiene und auf die Erfordernis und Bereitschaft zur Kooperation zwischen der Hansestadt Rostock und dem Eisenbahnbundesamt bzw. der Deutschen Bahn zur Umsetzung von Maßnahmen zum Lärmschutz hingewiesen.

11 Zusammenfassung

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde für die Hansestadt Rostock eine Fortschreibung der Lärmaktionsplan erarbeitet. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung gilt es, Bereiche mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen oberhalb von $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} 55 \text{ dB(A)}$ aufzuzeigen und geeignete Maßnahmen zu entwerfen, um diese Belastungen zu vermeiden oder zu verringern.

Durch Straßenverkehrslärmpegel im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich ($L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$) sind in Rostock gemäß Lärmkartierung am Gesamttag 2.820 Personen und nachts 2.730 Personen betroffen. Für den Straßenbahnlärm liegen die Betroffenen in diesem Bereich bei 340 Personen am Gesamttag und 690 Personen in der Nacht, für den Eisenbahnlärm bei 870 Personen am Gesamttag und 1.250 Personen in der Nacht. Die Lärmkartierung weist für die kartierten Anlagen der Industrie, Gewerbe und des Seehafens keine Betroffenen oberhalb von $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ aus. Die Auswirkungen durch die Eisenbahn und die Straßenbahn sind im Vergleich zum Straßenverkehr geringer, die Industrie- und Hafenanlagen folgen an letzter Stelle.

Die mit dem Lärmaktionsplan der Hansestadt Rostock empfohlenen Maßnahmen und Prüfeempfehlungen zur Lärminderung wurden unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitet. Die Mitwirkung erfolgte durch ...

- 24. Januar 2018 bis zum 07. März 2018: Öffentliche Auslegung eines vorläufigen Zwischenberichtes zum Lärmaktionsplan mit Lärmkartierungs- und Evaluationsergebnissen.
- 14. Juni 2018: Informations- und Beteiligungsveranstaltung zur Diskussion der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans.
- 19. Juni 2018 bis zum 06. Juli 2018: Öffentliche Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu einem vorläufigen Zwischenbericht des Lärmaktionsplans mit Lärmkartierungs- und Evaluationsergebnissen sowie der Maßnahmenplanung.

Die Inhalte und Ergebnisse der eingegangenen Stellungnahmen und deren Umgang zur Erstellung des Lärmaktionsplans Stufe III fasst die Anlage 6 zusammen.

Ergänzend zur Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung gab es zwei planungsbegleitende Expertengespräche mit Vertretern der Wohnungsbaugesellschaften, von Verbänden (ADAC, ADFC, IHK etc.), der Politik und Vertretern der Fachämter. Des Weiteren wurden alle Planinhalte des Lärmaktionsplans in einer projektbegleitenden Lenkungsgruppe „Lärmaktionsplanung“ diskutiert, erweitert und präzisiert. Die Projektlenkungsgruppe setzte sich zusammen aus Vertretern verschiedener Ämter der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock,

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

der Rostocker Straßenbahn AG, der Industrie- und Handelskammer Rostock, dem Eisenbahnbundesamt, der Rostock Port GmbH, der Rostocker Gesellschaft für Stadtentwicklung und Wohnungsbau GmbH, des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V sowie des Planungsbüros LK Argus.

Zu den Eisenbahnstrecken wurde vom Eisenbahnbundesamt (EBA) parallel zur Aufstellung des städtischen Lärmaktionsplans ein eigenes Beteiligungsverfahren durchgeführt, an dem sich 96 Personen zu den in Rostock vorliegenden Problemstellungen geäußert haben. Die Hansestadt Rostock hat das EBA-Beteiligungsverfahren für eine Stellungnahme genutzt. Sie hat Eingang in den Lärmaktionsplan Schiene des Eisenbahnbundesamtes gefunden.

Die Lärmaktionsplanung ist ein stetig fortlaufender Prozess. Der Gesetzgeber schreibt turnusmäßig spätestens alle fünf Jahre eine Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne vor. Dies beinhaltet auch eine Information über den Stand der Umsetzung der vorherigen Maßnahmen und Konzepte zur Lärminderung.

Maßnahmen im Straßenverkehr

Im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Abstimmungen in der projektbegleitenden Lenkungsgruppe werden verschiedenste Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr zur Umsetzung bzw. zur weitergehenden Prüfung empfohlen. Dies sind

- Fahrbahnsanierungen,
- die Reduzierung von Geschwindigkeiten in stark lärmbelasteten Bereichen,
- die Umsetzung verkehrsverstetigender Maßnahmen durch die Optimierung von Lichtsignalanlagen-Koordinierungen (Grüne Wellen) und durch den Bau von Kreisverkehrsplätzen,
- der Bau von Lärmschutzwänden und
- straßenräumlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans erfordert weitere Prüfungen sowie die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Mittel. Für Lärminderungsmaßnahmen an der Bundesautobahn A 19 ist aufgrund der nicht nur auf dem Gebiet der Stadt Rostock bestehenden Lärmbetroffenheit ein gemeinschaftlich mit den Nachbargemeinden abgestimmtes Konzept erforderlich.

Im Falle der im Lärmaktionsplan enthaltenen Geschwindigkeitsreduzierung beinhaltet die weitere Prüfung eine Einzelfallabwägung durch die Straßenver-

kehrsbehörde sowie die Genehmigung durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern. Diese Einzelfallabwägung erfolgt systematisch nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans. Hierzu zeigt der Lärmaktionsplan mit der Umsetzungsstrategie zur Geschwindigkeitsreduzierung einen möglichen Weg auf. Der Zeitrahmen der Durchführung der Prüfungen hängt maßgeblich von der Zuarbeit der erforderlichen Daten und von den vorhandenen personellen und finanziellen Kapazitäten der einzelnen Organisationseinheiten ab.

Durch die Maßnahmen kann die Anzahl der durch den Straßenverkehrslärm mit sehr hohen Lärmpegeln > 65 dB(A) im Tagesmittel und > 55 dB(A) in den Nachtstunden Belasteten deutlich gesenkt werden. Insgesamt werden für 39 der 45 Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr geeignete aktive Lärminderungsmaßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen oder Fahrbahnsanierungen aufgezeigt. Für 17 der 39 Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr rechnet die Wirkungsprognose mit einer vollständigen (-100 %) oder nahezu vollständigen (bis -90 %) Beseitigung der Lärmbetroffenen bei Umsetzung der Maßnahmen.

Es verbleiben 6 Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr, für die keine Maßnahmen bestimmt werden konnten. Hinzu kommen 22 Lärmbrennpunkte im Straßenverkehr, bei denen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans keine vollständige oder keine nahezu vollständige Reduzierung der Betroffenen bewirken. Für die somit verbleibenden insgesamt 28 Brennpunkte besteht weiterhin ein Handlungsbedarf für lärmindernde Maßnahmen. Für diese Straßenabschnitte sollte geprüft werden, ob ein Förderprogramm für passiven Schallschutz bzw. ein Schallschutzfensterprogramm realisiert werden kann.

Neben dem strategischen Ansatz der Verringerung vorhandener Lärmprobleme durch die o.g. Maßnahmen ist der Lärmvermeidung in der Stadt- und Verkehrsplanung der Universitäts- und Hansestadt Rostock ein größeres Gewicht einzuräumen. Entsprechende Handlungsmöglichkeiten zeigt der Lärmaktionsplan auf, mit ...

- Handlungsstrategien zur Vermeidung von Kfz-Verkehr durch eine immissionsgünstige Stadtentwicklung (Stadt der kurzen Wege), betriebliches Mobilitätsmanagement und Parkraummanagement und
- Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund mit Hilfe angebotsverbessernder Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs.

Diese bedeutenden strategischen Ansätze *Vermeidung von Kfz-Verkehr* und *Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund* sind mit Maßnahmen zu untersetzen, umzusetzen und in der integrierten Gesamtverkehrsplanung, der Luftreinhalteplanung, der Flächennutzungsplanung, dem Energie- und Klimaschutzkonzept sowie der kommunalen Bauleit- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Die mit der Elektromobilität zu erwartenden neuen Impulse für

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

einen klima- und umweltschonenden Stadtverkehr sind auch zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und im Sinne des Lärm- und Gesundheitsschutzes zu nutzen. Voraussetzung hierzu ist jedoch eine Förderung der Elektromobilität durch städtische, infrastrukturelle Projekte (Ladestationen, Mobilstationen) vor allem in Verbindung mit alternativen und an den öffentlichen Verkehr gekoppelten Mobilitätskonzepten wie Bikesharing und Carsharing.

Maßnahmen an den Eisenbahnstrecken

An den Eisenbahnstrecken in Rostock soll es langfristig durch Maßnahmen am Fahrzeug und Güterwagenmaterial insgesamt leiser werden. Beispielsweise wird das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Schenker bis 2020 seine Güterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf Bremssysteme mit K-Sohlen (Komposit-Bremssohlen) oder LL-Sohlen (Low-Low-Sohlen) umrüsten. Um auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Umrüstung voran zu treiben, hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt.

An wenigen Streckenabschnitten, an denen die Auslösewerte überschritten werden, plant die DB Netz AG voraussichtlich Neubaumaßnahmen und / oder wesentliche Änderungen. Damit würden nach 16. BImSchV Maßnahmen der Lärmvorsorge notwendig. Eine Umsetzung erfolgt nach aktuellem Planungsstand ab dem Jahr 2020 / 2021.

Einige Streckenabschnitte mit Auslösewertüberschreitungen sind im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Da diese im bundesweiten Vergleich nur eine geringe Priorität haben, sind Maßnahmen nicht vor 2025 zu erwarten.

Maßnahmen, die von der Hansestadt Rostock direkt beeinflusst werden können, sind die Anlage von Schallschutzwänden und -wällen sowie die Nutzung von Potenzialen bei der Stadtentwicklung zum Beispiel durch die lärmmindern- de Anordnung von Gebäuden bei Bauprojekten oder das Schließen von Baulücken. Ein aktiver Schallschutz ist jedoch nur wirksam, wenn er möglichst nah an der Lärmquelle positioniert werden kann. Um dies entlang der Lärmbrennpunkte zu ermöglichen, muss in der Regel auf private Flächen bzw. auf Flächen der Deutschen Bahn zurückgegriffen werden. Daher ist in einem ersten Schritt zu prüfen, ob geeignete Flächen zur Verfügung stehen und ob bei den Eignern die Bereitschaft besteht, diese für den aktiven Lärmschutz freizugeben oder zu veräußern. Hierzu müssen frühzeitig Abstimmungen mit der Deutschen Bahn erfolgen. Zudem ist die Finanzierung einer solchen Maßnahme zu sichern. Aktuell ist nicht davon auszugehen, dass eine Realisierung der Maßnahmen über städtische Haushaltsmittel erfolgen kann. Somit ist die Hansestadt Rostock für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Schiene auf Fördermittelgeber angewiesen. Diese setzen jedoch für die Mittelvergabe in der Regel eine abgeschlossene Planung voraus. Es wird empfohlen, diese für prioritäre Teilbereiche mit vielen Bahnlärmbetroffenen – wie beispielsweise den

Abschnitt zwischen Parkstraße und Holbeinplatz – in den kommenden Jahren anzustoßen.

Mit der Anlage von Schallschutzwänden ist es für den überwiegenden Teil der betroffenen Bereiche prinzipiell möglich, die Schallpegel so weit zu senken, dass die Auslösewerte unterschritten werden. Allerdings ist die Wirkung von Schallschutzwänden von Parametern, wie Lage zum Gleis, Höhe der Wände und Lage der Bahntrasse abhängig. Zudem ist bei der Ermittlung der umsetzbaren Höhe der Schallschutzwände die mögliche Beeinträchtigung des Stadtbildes zu beachten. Infolgedessen kann die Größenordnung der lärm mindernden Wirkung von Schallschutzwänden erst durch eine konkrete Umsetzungsplanung ermittelt werden.

Als kompensierende Maßnahme zum voraussichtlichen Anstieg des Schienengüterverkehrs in Richtung des Seehafens Rostock wird die Prüfung auf eine Reduzierung der Geschwindigkeit für die Strecke 6448 (Strecke Kavelstorf in Richtung Seehafen Rostock) empfohlen. Die angrenzenden Lärmbrennpunkte im Bereich Brinckmansdorf und Dierkow befinden sich in der Anbremszone der Güterzüge zum Seehafen. Von der DB Netz sollte geprüft werden, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit entlang der Lärmbrennpunkte sowie eine Verschiebung der Anbremszone Rostocker Seehafen in Richtung Süden außerhalb der bewohnten Bereiche möglich ist.

Maßnahmen bei der Straßenbahn

Bei der Straßenbahn wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen von der RSAG durchgeführt, die zu einer Verbesserung der Lärmbetroffenen geführt haben. Hierzu zählen unter anderem Sanierungsmaßnahmen wie Bettungsverbesserungen und Schienenstegbedämpfungen. Zudem hat sich der Anteil der leiseren Niederflurfahrzeuge in den letzten Jahren weiter deutlich erhöht. Dieser Prozess der Lärminderung im Straßenbahnnetz der letzten Jahre wird weiter fortgeführt.

Umsetzungskonzepte

Die Evaluation zum Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (LAP) Stufe II zeigt, dass in den letzten Jahren eine Reihe von Maßnahmen vorangebracht wurde. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Sanierung von Fahrbahnbelägen und auf der Einleitung von Machbarkeitsstudien zu straßenräumlichen Maßnahmen und Kreisverkehren. Ursprünglich kurzfristig geplante Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit konnten demgegenüber noch nicht realisiert werden. Auch die Umsetzung der im LAP Stufe II enthaltenen Empfehlungen für Lärmschutzwände an Straßen und Schienenwegen ist noch nicht weiter vorangeschritten. Darüber hinaus besteht ein Handlungsbedarf in der frühzeitigen Auseinandersetzung mit städtebaulichen Vorhaben in

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

stark lärmbelasteten bzw. verdichteten städtischen Räumen – insbesondere im Hinblick auf deren Auswirkungen auf spätere Bearbeitungsstufen der Lärmaktionsplanung.

Mit den erstmalig im Lärmaktionsplan der Universitäts- und Hansestadt Rostock enthaltenen Umsetzungsstrategien werden Verfahrens- und Arbeitsschritte vorgegeben, die im Ergebnis ihrer Anwendung zur einer besseren und schnelleren Umsetzung der Maßnahmen *Geschwindigkeitsreduzierung* und *aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände)* sowie zu einer frühzeitigeren und gezielteren Auseinandersetzung mit den Auswirkungen *städtebaulicher Vorhaben* führen sollen. Die Umsetzungsstrategien geben darüber hinaus einen Überblick zu den Zuständigkeiten und zum Bearbeitungsaufwand. Die bisher guten Umsetzungsstände bei der Sanierung von Fahrbahnen und der vorbereitenden Arbeiten zu straßenräumlichen Maßnahmen machen aktuell eine Auseinandersetzung mit diesen Maßnahmenbereichen entbehrlich.

Ruhige Gebiete

Inhalt der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Entwicklung von lärmmindernden Maßnahmen in lauten Bereichen, sondern auch der vorsorgende Schutz von bislang ruhigen Gebieten. Es wurde eine Gebietskulisse für ruhige Gebiete in der Hansestadt Rostock entwickelt. Diese beinhaltet die Landschaftsräume „Diedrichshagen“ und „Rostocker Heide“ sowie 20 Stadtoasen. Die ruhigen Gebiete erstrecken sich über eine Gesamtfläche von 6.129 ha. Das sind rund 35 % der Fläche der Hansestadt Rostock.

TabellenverzeichnisHanse- und Universi-
tätsstadt Rostock**LAP Stufe III**

Endbericht

16. August 2018

Tabelle 1:	Belastete Menschen durch den Straßenverkehr	8
Tabelle 2:	Belastete Menschen durch die Straßenbahn	9
Tabelle 3:	Belastete Menschen durch die Eisenbahn	9
Tabelle 4:	Belastete Menschen durch relevante Industrieanlagen	10
Tabelle 5:	Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	12
Tabelle 6:	Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs	14
Tabelle 7:	Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn	15
Tabelle 8:	Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßenverkehr (Kfz-Verkehr), Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr	17
Tabelle 9:	Von der RSAG durchgeführte und geplante Maßnahmen zur Lärminderung bei der Straßenbahn von 2014 bis 2018	24
Tabelle 10:	Bei den B-Plänen festgeschriebene oder vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen	33
Tabelle 11:	Bei den Bauvorhaben berücksichtigte Schallschutzmaßnahmen	37
Tabelle 12:	Veränderte Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	42
Tabelle 13:	Veränderte Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs	43
Tabelle 14:	Veränderte Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn	44
Tabelle 15:	Emissionspegel $L_{m,E}$ in Abhängigkeit vom Lkw-Anteil	47
Tabelle 16:	Unterschiede der Ergebnisse zwischen VBUS und RLS-90 auf Grundlage unterschiedlicher Rahmenbedingungen	50
Tabelle 17:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Kfz-Verkehr	53
Tabelle 18:	Abwägung für den Einsatz besonders lärmindernder Fahrbahnbeläge	62
Tabelle 19:	Vorauswahl an Prüfabschnitten mit gegebenen akustischen Kriterien für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	68
Tabelle 20:	Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungseffekten durch Geschwindigkeitsreduzierungen (V_{Red}) in den Straßenabschnitten	71
Tabelle 21:	Vorprüfungsergebnis zu den Auswirkungen aller Tempo 30 Prüfabschnitte auf den Betriebsablauf	77
Tabelle 22:	Übersicht der Vorprüfungsergebnisse der Anwendung der abwägungsrelevanten Belange für Tempo 30	80
Tabelle 23:	Übersicht der nach Vorprüfung verbleibenden Prüfabschnitte für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30	83

Hanse- und Universi-
tätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Tabelle 24:	Orientierungswerte für den Ausbauzustand von Kfz-Fahrbahnen in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens nach RAST 06 (<i>kursiv: überschlägliche Umrechnung in Kfz/Werktag im Querschnitt</i>)	86
Tabelle 25:	vorhandener und nach Anwendung der RAST 06 empfohlener Ausbauzustand	86
Tabelle 26:	Lärmbrennpunkte (Straßenverkehr) mit Ansprüchen auf Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV	91
Tabelle 27:	Straßenabschnitte mit verbleibendem Handlungsbedarf für lärm mindernde Maßnahmen als Prüfabschnitte für passiven Lärmschutz	91
Tabelle 28:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenbahnverkehr	93
Tabelle 29:	Generelle Maßnahmen zur Lärminderung im Eisenbahnverkehr	94
Tabelle 30:	Maximales Lärminderungspotenzial bei Schienenverkehrslärm	95
Tabelle 31:	Minderungspotenziale neuer Technologien im Schienenverkehr	98
Tabelle 32:	Immissionsgrenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes	99
Tabelle 33:	Übersicht über die abgeschätzte Minderung der Betroffenenzahl je Lärmbrennpunkt und Maßnahme im Straßenverkehr	120
Tabelle 34:	Übersicht über die kalkulierten Grobkosten je Lärmbrennpunkt und Maßnahme im Straßenverkehr	127
Tabelle 35:	Übersicht über die kalkulierten Grobkosten je Maßnahmenansatz im Straßenverkehr	131
Tabelle 36:	Wirkungsabschätzung der Maßnahme Schallschutzwand an den Eisenbahnstrecken als alleinige Maßnahme	134
Tabelle 37:	Kostenabschätzung der Maßnahme Schallschutzwand an den Eisenbahnstrecken	135
Tabelle 38:	Umsetzungsstrategien für die Maßnahmenansätze Geschwindigkeitsreduzierung, aktiver Lärmschutz und Städtebau	137
Tabelle 39:	Auswahlkriterien für ruhige Gebiete	140
Tabelle 40:	Träger öffentlicher Belange mit abgegebenen Stellungnahmen	143
Tabelle 41:	Themen der Stellungnahmen und Hinweise aus der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans	143

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgegenstand der Lärmaktionsplanung	6
--------------	--	---

Abbildung 2:	Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern im Tagesmittel (L_{DEN})	11	Hanse- und Universitätsstadt Rostock LAP Stufe III Endbericht 16. August 2018
Abbildung 3:	Betroffenenvergleich zwischen den Lärmverursachern in den Nachtstunden (L_{Night})	11	
Abbildung 4:	Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs	14	
Abbildung 5:	Lärmbrennpunkte des Straßenbahnverkehrs	15	
Abbildung 6:	Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn	16	
Abbildung 7:	Bereiche mit Mehrfachbelastungen durch Straßenverkehr (Kfz-Verkehr), Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr	17	
Abbildung 8:	Umsetzungsstand bei Strecken mit Maßnahmen der Fahrbahnerneuerung	21	
Abbildung 9:	Umsetzungsstand bei der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	23	
Abbildung 10:	Umsetzungsstand zu Veränderungen der Organisation des Straßenraums, zu Kreisverkehren und zum Schallschutz	24	
Abbildung 11:	Umsetzungsstand der Maßnahmen Straßenbahn	25	
Abbildung 12:	Auswirkungen der Maßnahmen des Mobilitätsplans Zukunft auf die Lärmbrennpunkte und Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen des LAP der Stufe II	27	
Abbildung 13:	Von Auslösewertüberschreitungen betroffene Flächen (ohne Gewerbeflächen) des Flächenmanagements	29	
Abbildung 14:	Von Auslösewertüberschreitungen betroffene Flächen (ohne Gewerbeflächen) des Flächenmanagements und die Lärmbrennpunkte	30	
Abbildung 15:	Lage der ausgewählten B-Pläne und Bauanträge	35	
Abbildung 16:	Betroffenenvergleich zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 im Tagesmittel (L_{DEN})	39	
Abbildung 17:	Betroffenenvergleich in Prozent zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 im Tagesmittel (L_{DEN})	40	
Abbildung 18:	Betroffenenvergleich zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 in den Nachtstunden (L_{Night})	40	
Abbildung 19:	Betroffenenvergleich in Prozent zwischen der Lärmkartierung 2012 bzw. 2014 und der Lärmkartierung 2017 in den Nachtstunden (L_{Night})	41	
Abbildung 20:	Veränderung der Lärmbrennpunkte Straße 2012-2017	42	
Abbildung 21:	Veränderung der Lärmbrennpunkte Straßenbahn 2012-2017	44	
Abbildung 22:	Veränderung der Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen durch die Bahn 2014-2017	45	

Hanse- und Universi-
tätstadt Rostock
LAP Stufe III
Endbericht
16. August 2018

Abbildung 23:	Lärmminderungspotenziale ausgewählter Maßnahmen	55
Abbildung 24:	Prüfabschnitte für eine Erneuerung der Fahrbahnen	64
Abbildung 25:	Prüfergebnis zur Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe II	67
Abbildung 26:	Vorauswahl an Prüfabschnitten mit gegebenen akustischen Kriterien für eine etwaige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	70
Abbildung 27:	Übersicht über alle ausgeschlossenen und verbliebenen Prüfabschnitte für eine Geschwindigkeitsreduzierung	85
Abbildung 28:	Prüfabschnitte für eine veränderte Straßenraumaufteilung	87
Abbildung 29:	Lage der zu prüfenden Lärmschutzwände im Zuge der Tessiner Straße zwischen Modersohn-Becker-Weg und Höger Up	89
Abbildung 30:	Lage der zu prüfenden Lärmschutzwände im Zuge der Hamburger Straße zwischen Braesigplatz und Hawermannweg	89
Abbildung 31:	Lage der zu prüfenden Baulückenschließungen im Zuge der Lübecker Straße zwischen S-Bahntrasse und Maßmannstraße	90
Abbildung 32:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße	102
Abbildung 33:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz	103
Abbildung 34:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E3: Holbeinplatz	105
Abbildung 35:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße	106
Abbildung 36:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E5: Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße	107
Abbildung 37:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E6: Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße	109
Abbildung 38:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße	110
Abbildung 39:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E8: Babststraße und Hundertmännerstraße	111
Abbildung 40:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E9: Borenweg	113
Abbildung 41:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E10: Goethestraße	115
Abbildung 42:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E12: An der Kiesgrube	116
Abbildung 43:	Örtliche Situation im Lärmbrennpunkt E14: Gnatzkoppweg	118

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Karten des Textteils
Anlage 2:	Umsetzungsstand der Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr aus dem Lärmaktionsplan (LAP) Stufe II
Anlage 3:	Ergebnisse nach VBUS und RLS-90 im Vergleich
Anlage 4:	Maßnahmenkonzept zur Lärminderung im Straßenverkehr zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III
Anlage 5:	Maßnahmen zur Lärminderung im Eisenbahnverkehr zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III
Anlage 6:	Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenbahnverkehr zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III
Anlage 7:	Ruhige Gebiete der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Anlage 8:	Abwägungspapier der eingegangenen Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung der Universitäts- und Hansestadt Rostock

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Literaturverzeichnis

Bundesminister für Verkehr. (14. April 1990). Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90. Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr (Nr. 7, unter lfd. Nr. 79).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2014). Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Berlin.

Bundesrepublik Deutschland. (1990). Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Bonn.

Bundesrepublik Deutschland. (29. Juni 2005). Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005. Bundesgesetzblatt (Teil I Nr. 38).

Bundesrepublik Deutschland. (6. März 2006). Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchG). Bundesgesetzblatt (Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12).

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

16. August 2018

Bundesrepublik Deutschland. (22. Mai 2006). Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Bundesanzeiger (Nr. 154a vom 17.08.2006).

Bundesrepublik Deutschland. (2013/2017). Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG). Bundesgesetzblatt (in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)).

DB Netz AG. (2012). Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Frankfurt am Main.

DB Netz AG. (2017). Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche, Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte, Stand 30. September 2017. In Anlage 3 zu Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärm-minderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - Gesamtkonzept der Lärmsanierung (Stand März 2013). Abgerufen am 20. April 2018 von

https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/250972/afc063df6c71368c2e713f682d9e191a/umwelt__dringlichkeitsliste__laerm-data.pdf

EG. (18. Juli 2002). Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (L 189/12).

Eisenbahn-Bundesamt. (2017). Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben "Umbau Bf. Warnemünde Pbf. und Zusammenhangsmaßnahmen ESTW Gebäude im Bf. Rostock Hbf." in der Hansestadt Rostock Warnemünde Bahn-km 116,880 bis 126,800 der Strecke 6325 Neustrelitz-Warnemünde. Schwerin. Abgerufen am 20. April 2018 von https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschluesse/Mecklenburg_V/51_ESTW_Pbf_Warnemuende_Bf_Rostock.pdf?__blob=publicationFile&v=1

FGSV. (2006). Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln: FGSV-Verlag.

FIRU. (2002). Lärm-minderung durch Anpassung von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen sowie durch Abstimmungsprozesse. Kaiserslautern: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Auftraggeber).

Hansestadt Rostock, Hauptamt, Kommunale Statistikstelle. (2016). Statistische Nachrichten, Stadtbereiche 2015. Rostock: Hansestadt Rostock.

Lärmkontor. (2004). EffNoise, Service contract relating to the effectiveness of noise mitigation measures. Hamburg: by order of the European Commission - DG Environment.

Lärmkontor; LK Argus; Steven, Heinz. (2008). KoNUBA, Ermittlung von bezüglich der Kosten-Nutzen-Verhältnisse optimierten Maßnahmenpakete für einen verbesserten Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm. Hamburg; Berlin: Im Auftrag des Umweltbundesamtes.

SRU. (1999) Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen (Bd. Drucksache 14/2300). Bonn: Deutscher Bundestag.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III






Endbericht

16. August 2018

Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Untersuchungsgegenstand der Lärmaktionsplanung

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

 Untersuchungsgebiet

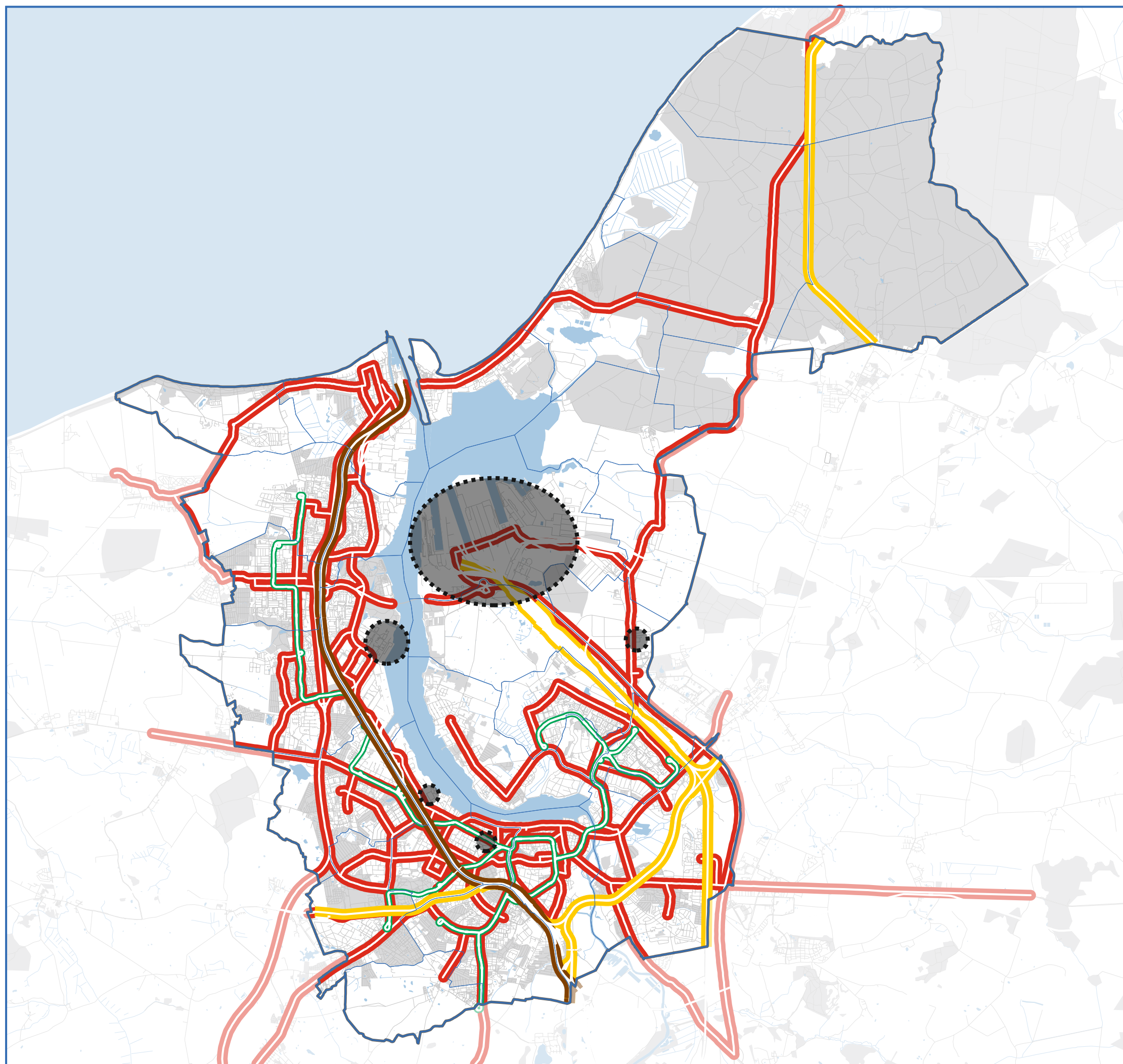
Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m



LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

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




Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Lärmbrennpunkte Straßenverkehr


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


 Lärmbrennpunkte

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

 Lärmbrennpunkte

Ehemalige Lärmbrennpunkte, die unter Beobachtung bleiben

 Abschnitt unter Beobachtung

 lärmkartierte Straßenabschnitte

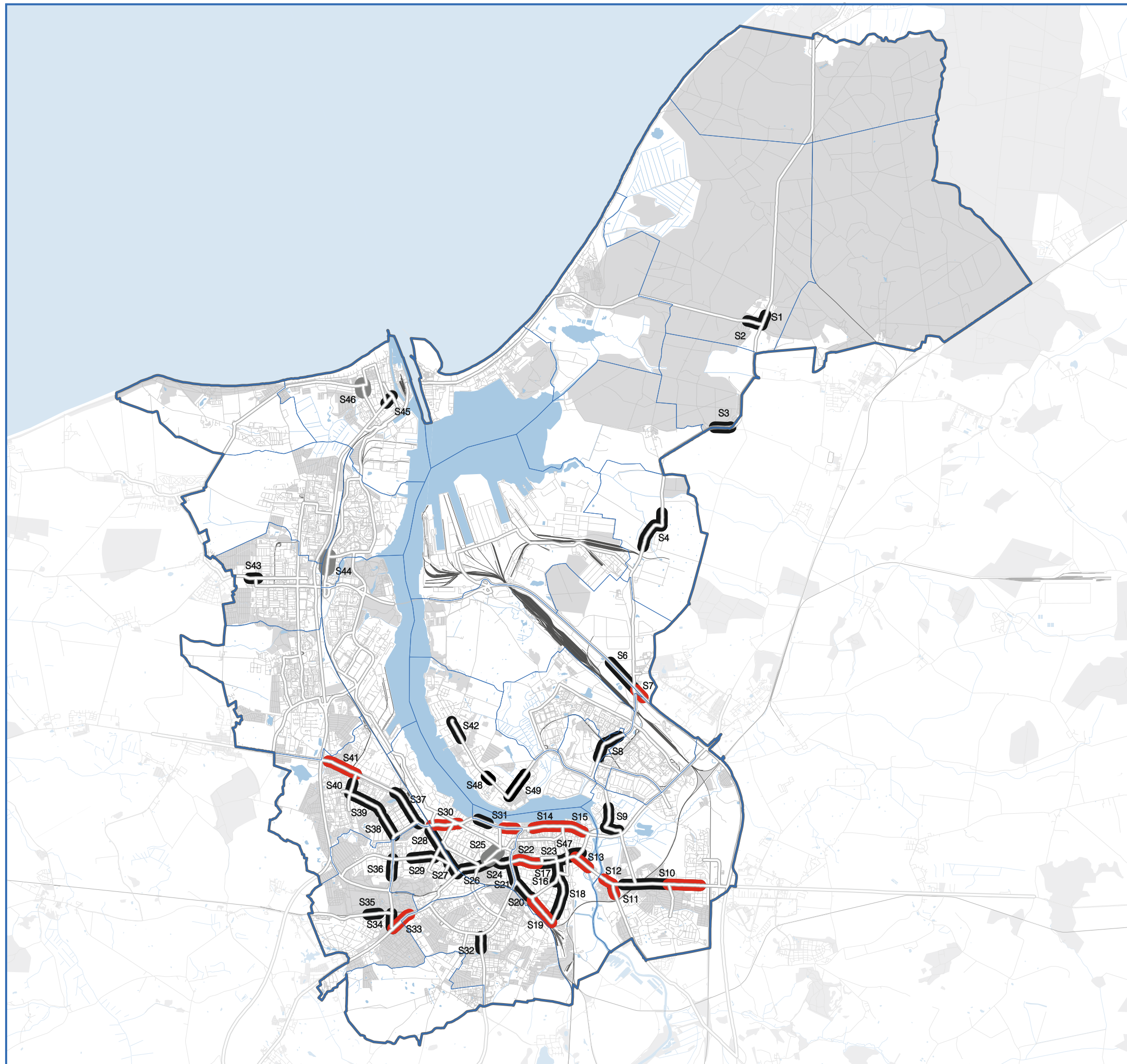
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017


0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III

Lärmbrennpunkte Straßenbahn

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

 Lärmbrennpunkte

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

 Lärmbrennpunkte

 Straßenbahntrassen

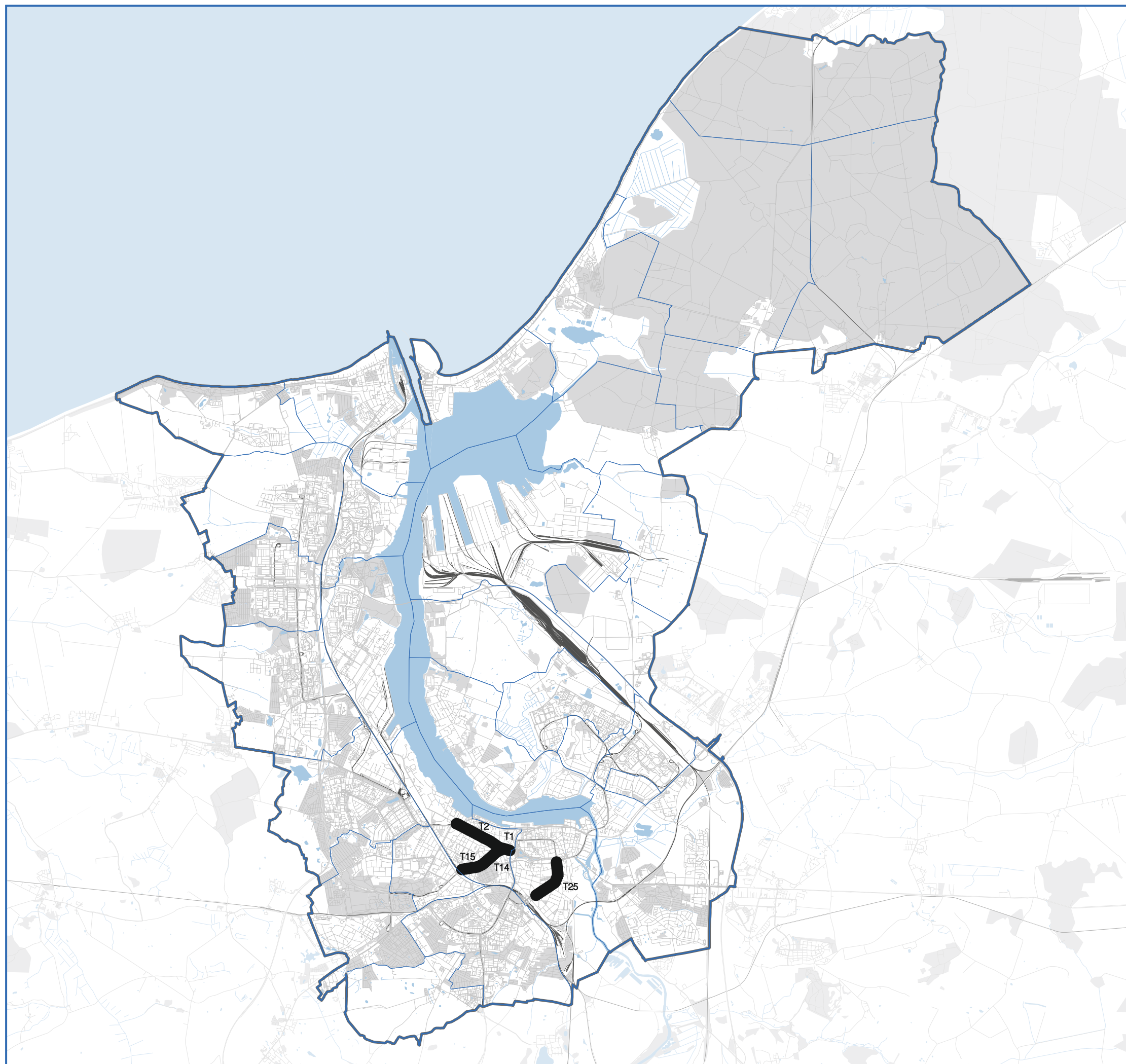
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017


0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Bereiche mit Auslösewert-
überschreitungen Eisenbahn**


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

 Bereiche mit Überschreitungen

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

 Bereiche mit Überschreitungen

 Eisenbahnstrecken

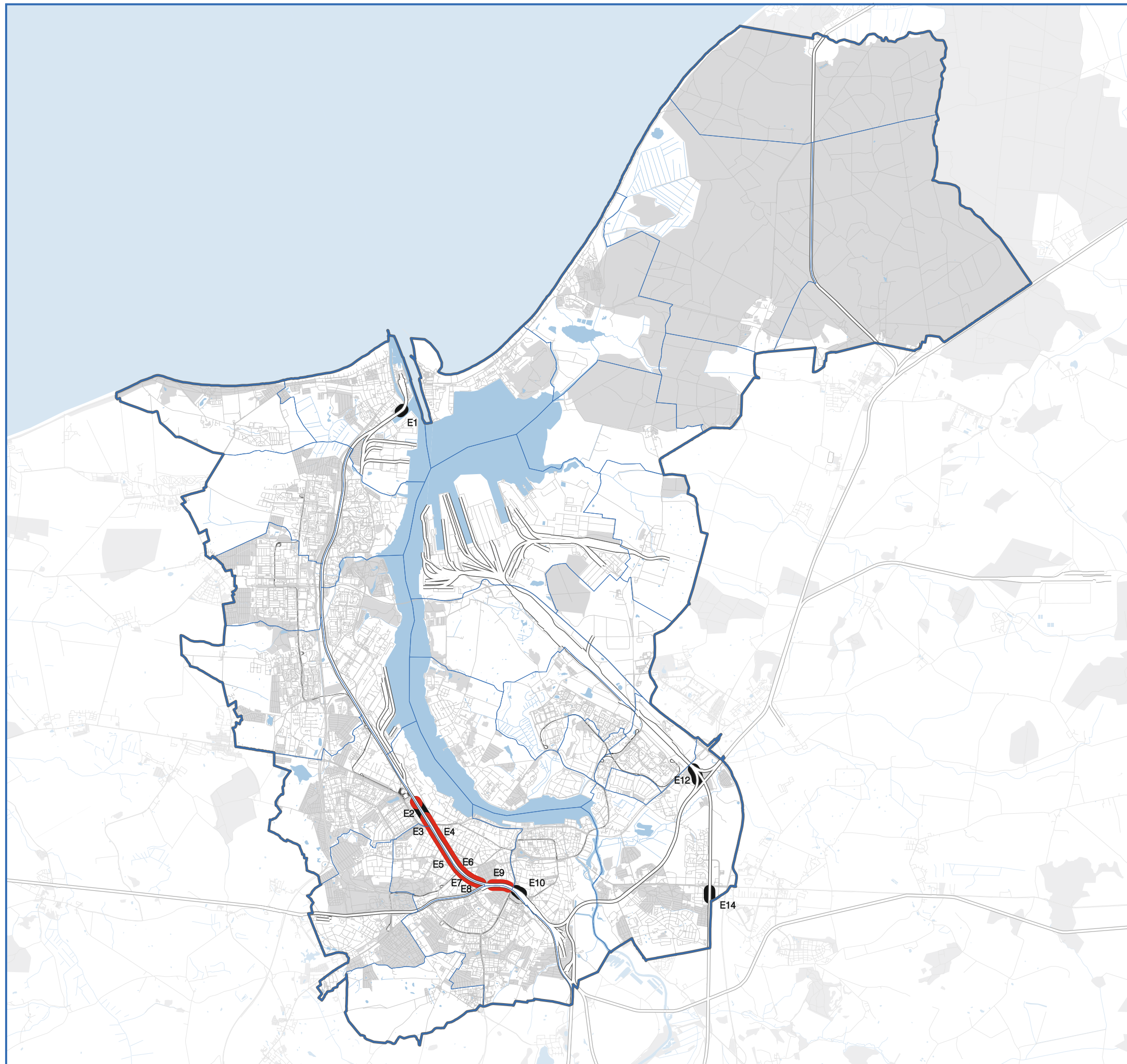
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017


0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

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

== Straßenverkehr: Lärmbrennpunkt

== Straßenbahnverkehr:
Lärmbrennpunkt

== Eisenbahnverkehr: Bereich mit
Auslösewertüberschreitungen

■ Lärmbrennpunkt mit
Mehrfachbelastung

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

== Eisenbahnstrecken

== lärmkartierte Straßenabschnitte

== Straßenbahntrassen

□ Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

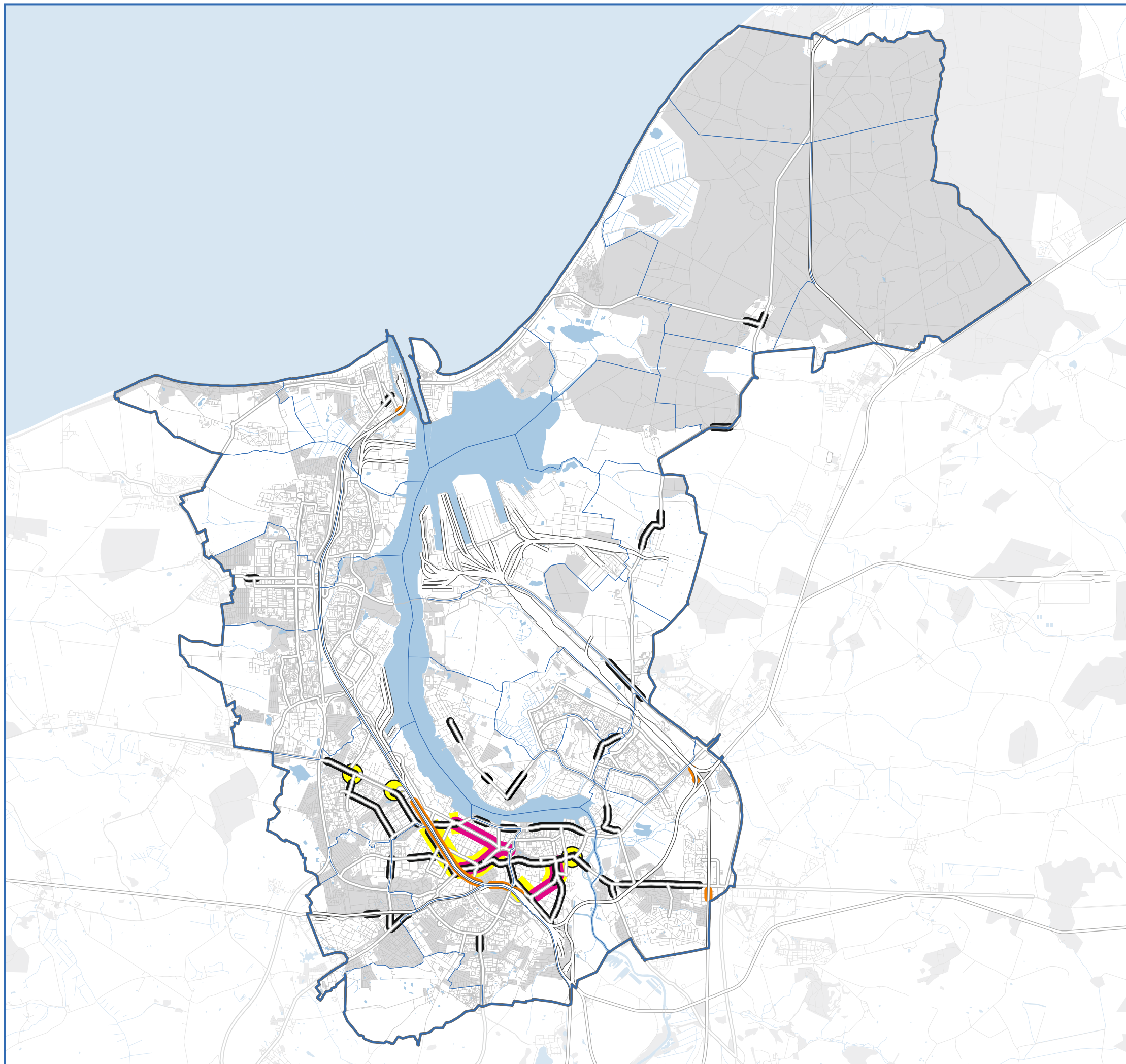
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Strecken zur Erneuerung von Fahrbahnen (Stand der Umsetzung)

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

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

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

Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

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

..... 30 km/h nachts vorhanden

— Prüfabschnitte für Reduzierung
auf 30 km/h nachts

— Prüfabschnitte für Reduzierung
auf 30 km/h ganztags

— Prüfabschnitte für Reduzierung
auf 30 km/h nachts
Andere Maßnahmen
bevorzugt

== Lärmbrennpunkt der LAP Stufe II

— lärmkartierte Straßenabschnitte

□ Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

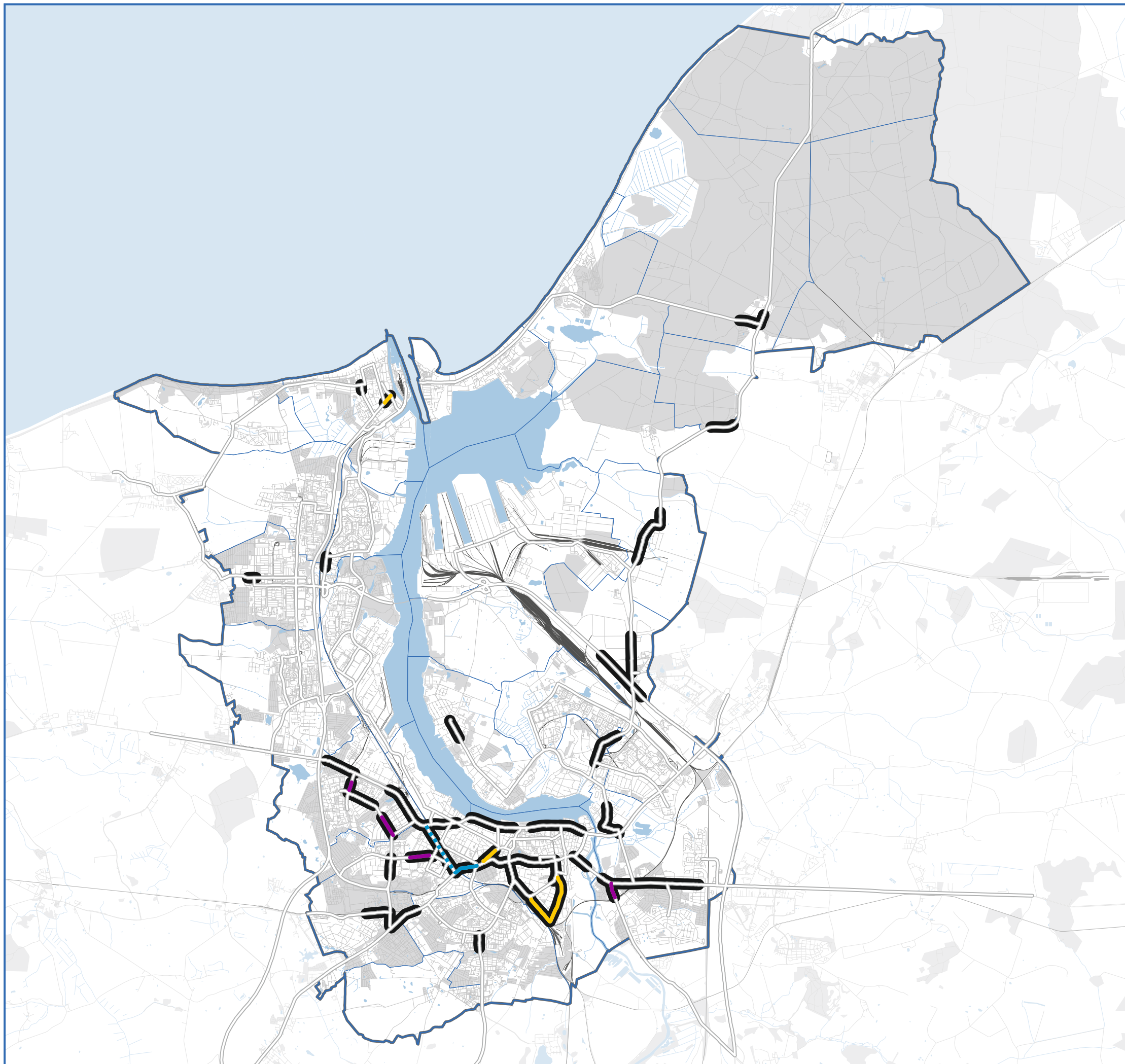
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel






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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

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

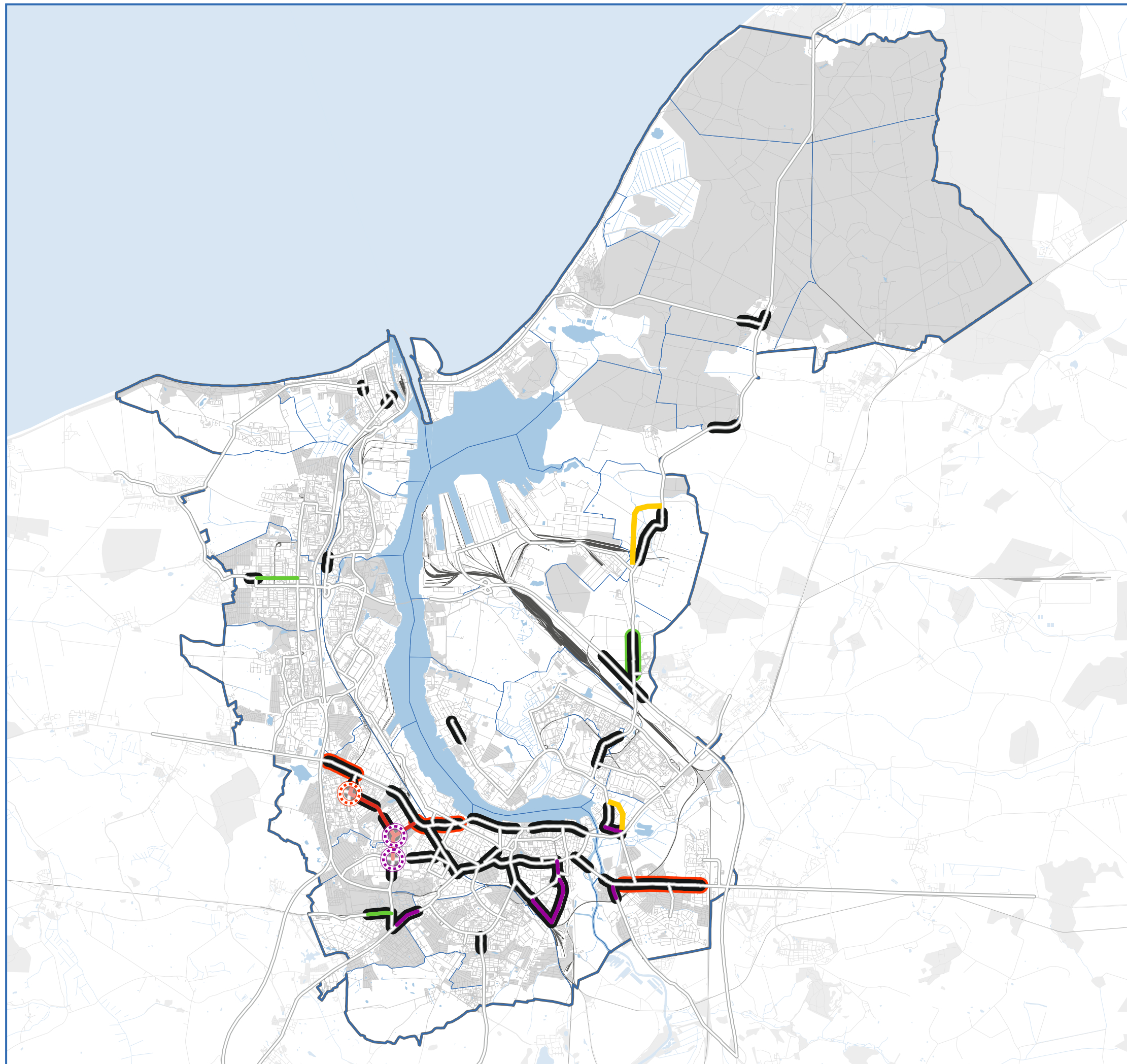
- Straßenraumgestaltung umgesetzt
- Straßenraumgestaltung in Planung
- Strecken mit Potenzialen für eine veränderte Straßenraumgestaltung
- Ortsumfahrung (langfristig)
-  Anlage kleiner Kreisverkehr (langfristig)
-  Anlage kleiner Kreisverkehr andere Maßnahme bevorzugt
- Passiver Schallschutz umgesetzt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

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel


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




Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Maßnahmen Straßenbahn (Stand der Umsetzung)

 Maßnahme umgesetzt


 Maßnahme in Planung

 Lärmbrennpunkt 2017

 Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2012

 Reduzierung Auslösewert

 Straßenbahntrassen

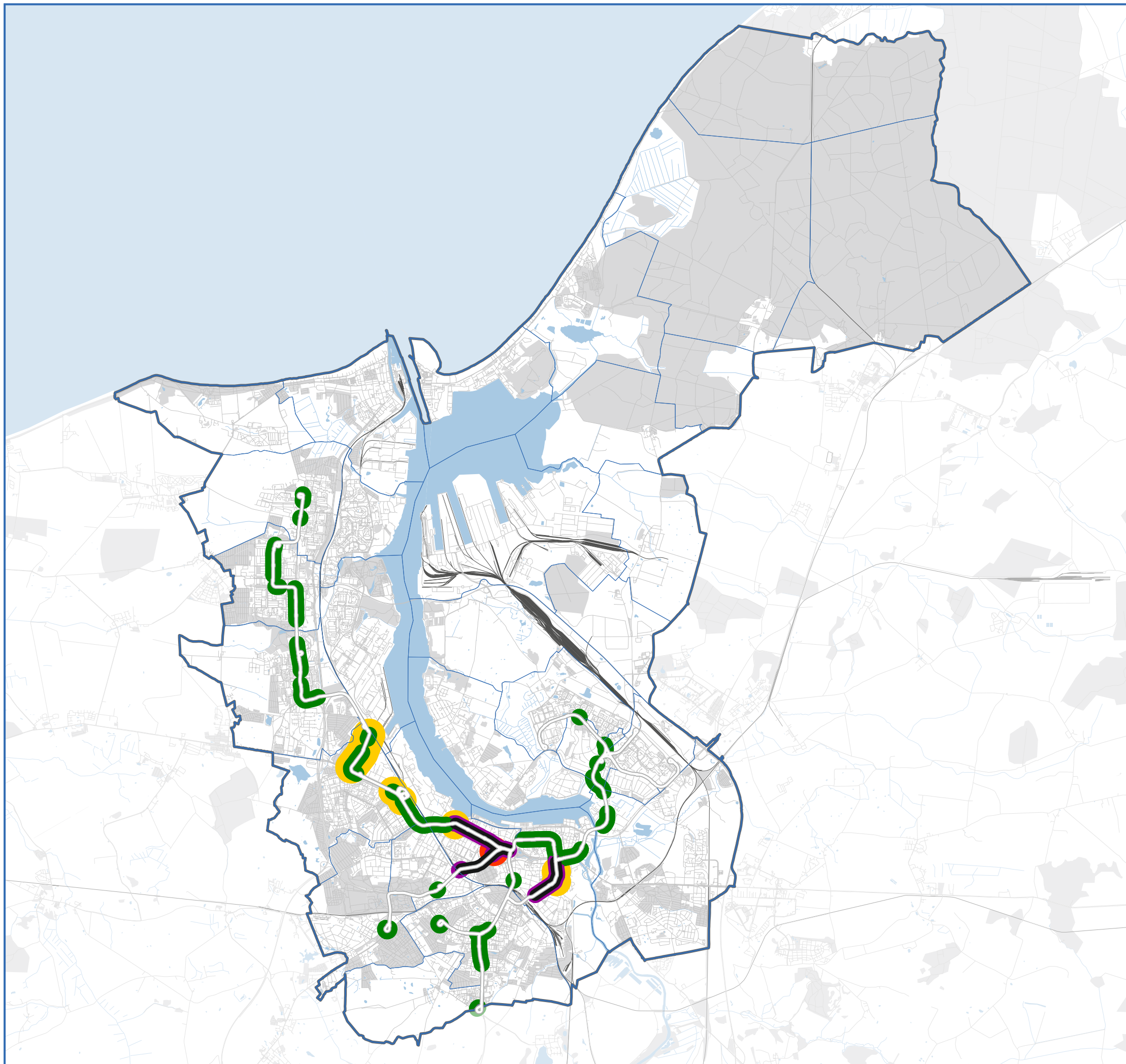
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017


0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Von Auslösewertüber-
schreitungen betroffene
Flächen des
Flächenmanagements
Ohne Gewerbeflächen**

- Betroffene Fläche
- Nicht betroffene Fläche

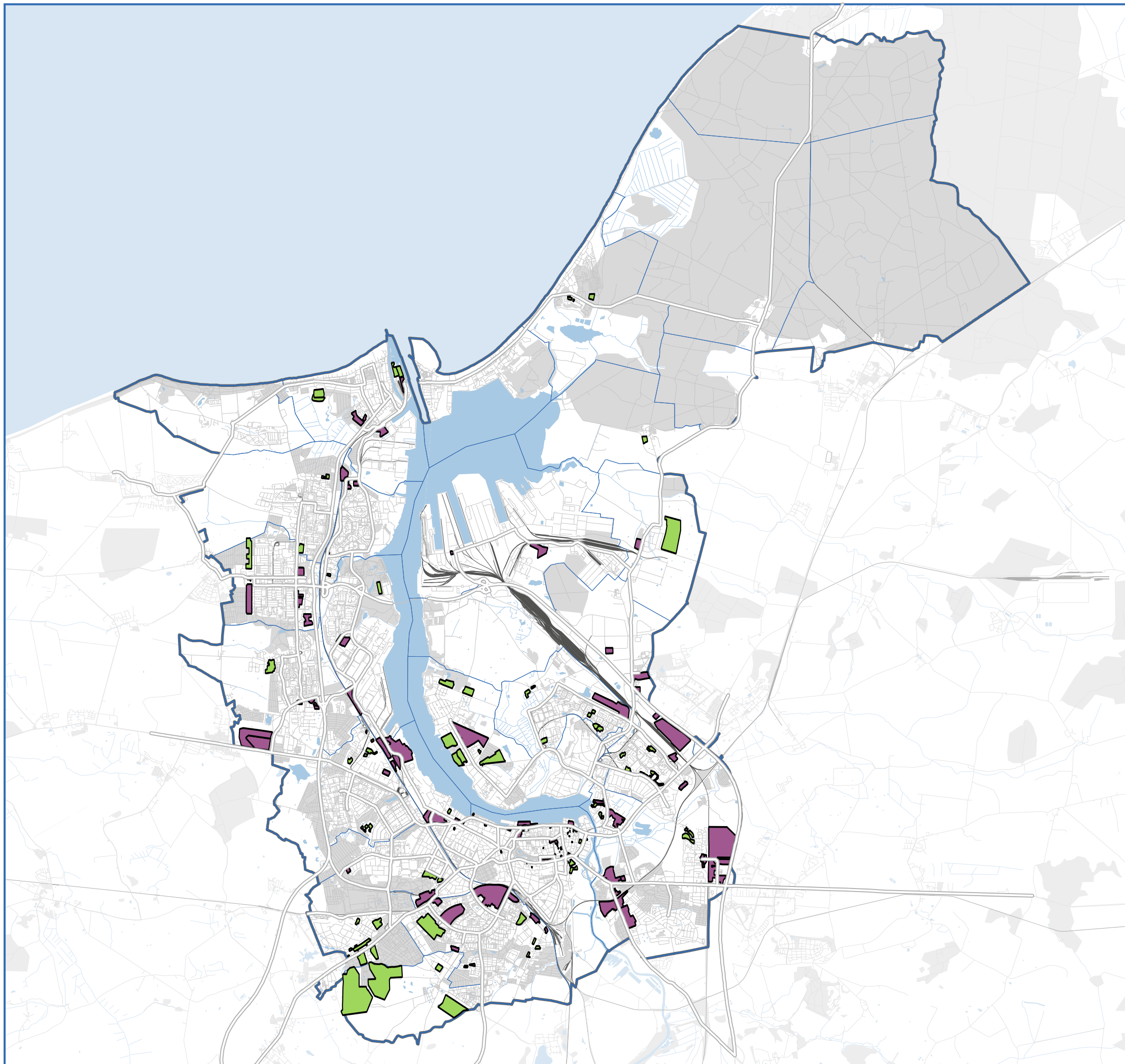
Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Von Auslösewertüber-
schreitungen betroffene
Flächen des
Flächenmanagements**

Ohne Gewerbeflächen

Mit Lärmbrennpunkten

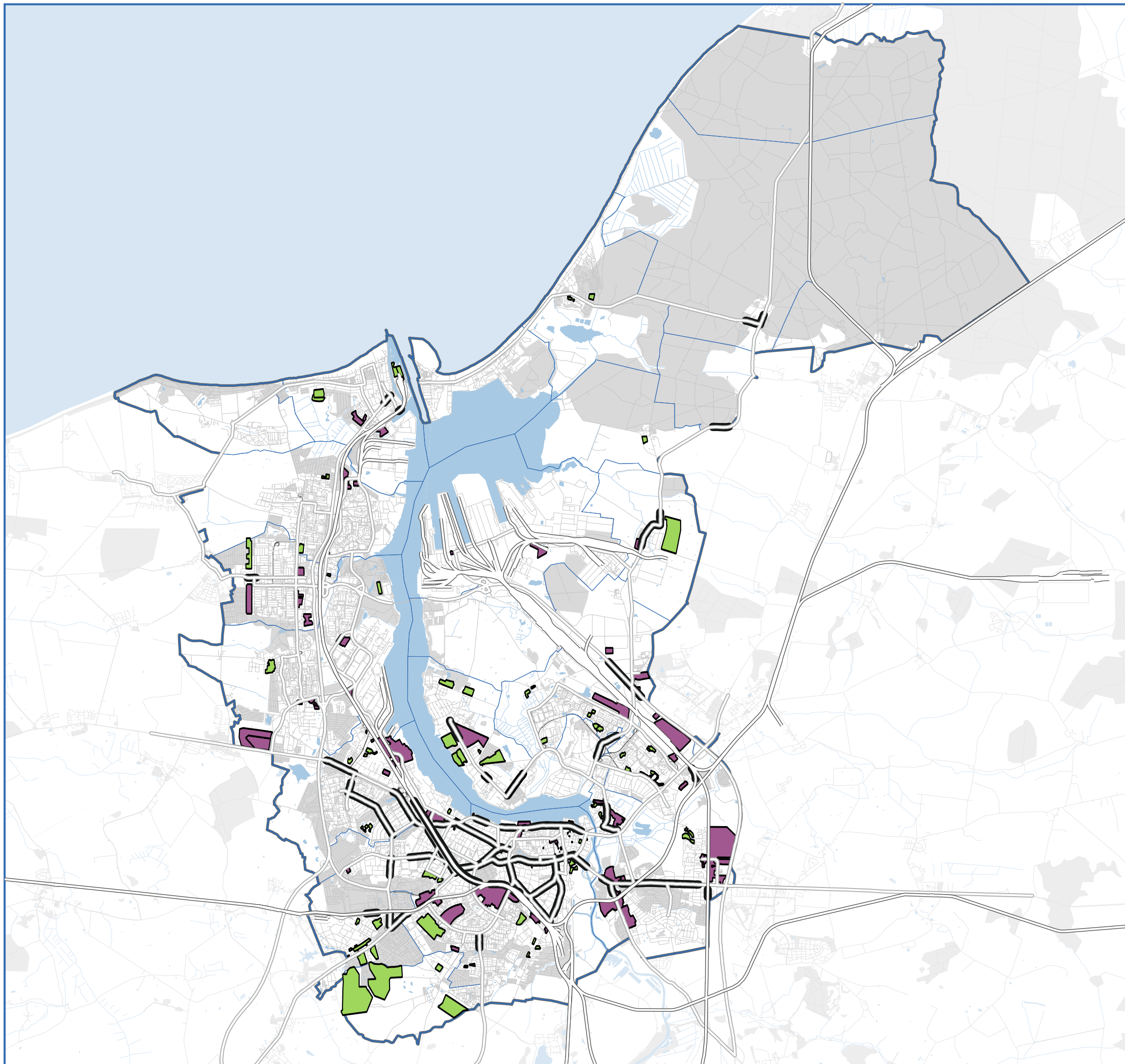
- Betroffene Fläche
- Nicht betroffene Fläche
- Lärmbrennpunkt Straßenverkehr,
Straßenbahnverkehr oder
Bereich mit
Auslösewertüberschreitung
Eisenbahnverkehr
- Eisenbahnstrecken
- lärmkartierte Straßenabschnitte
- Straßenbahntrassen
- Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Evaluierung ausgewählter B-Pläne und Bauanträge

-  B-Pläne
-  Bauanträge

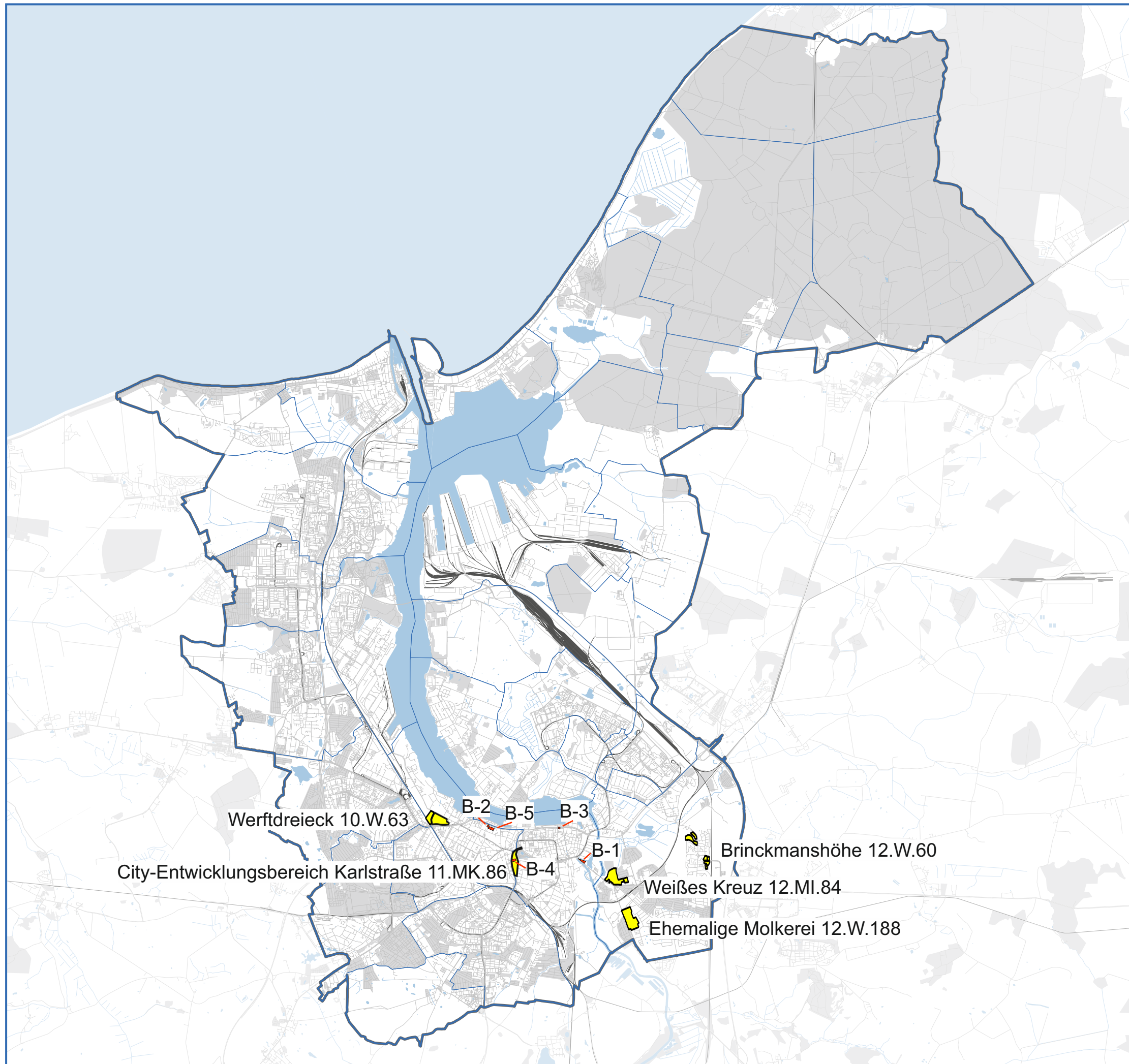
 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand November 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel




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





Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Veränderung der
Lärbrennpunkte Straße
2012-2017**

-  Lärbrennpunkt 2017
-  Neuer Lärbrennpunkt 2017
-  Ehemaliger Lärbrennpunkt 2012

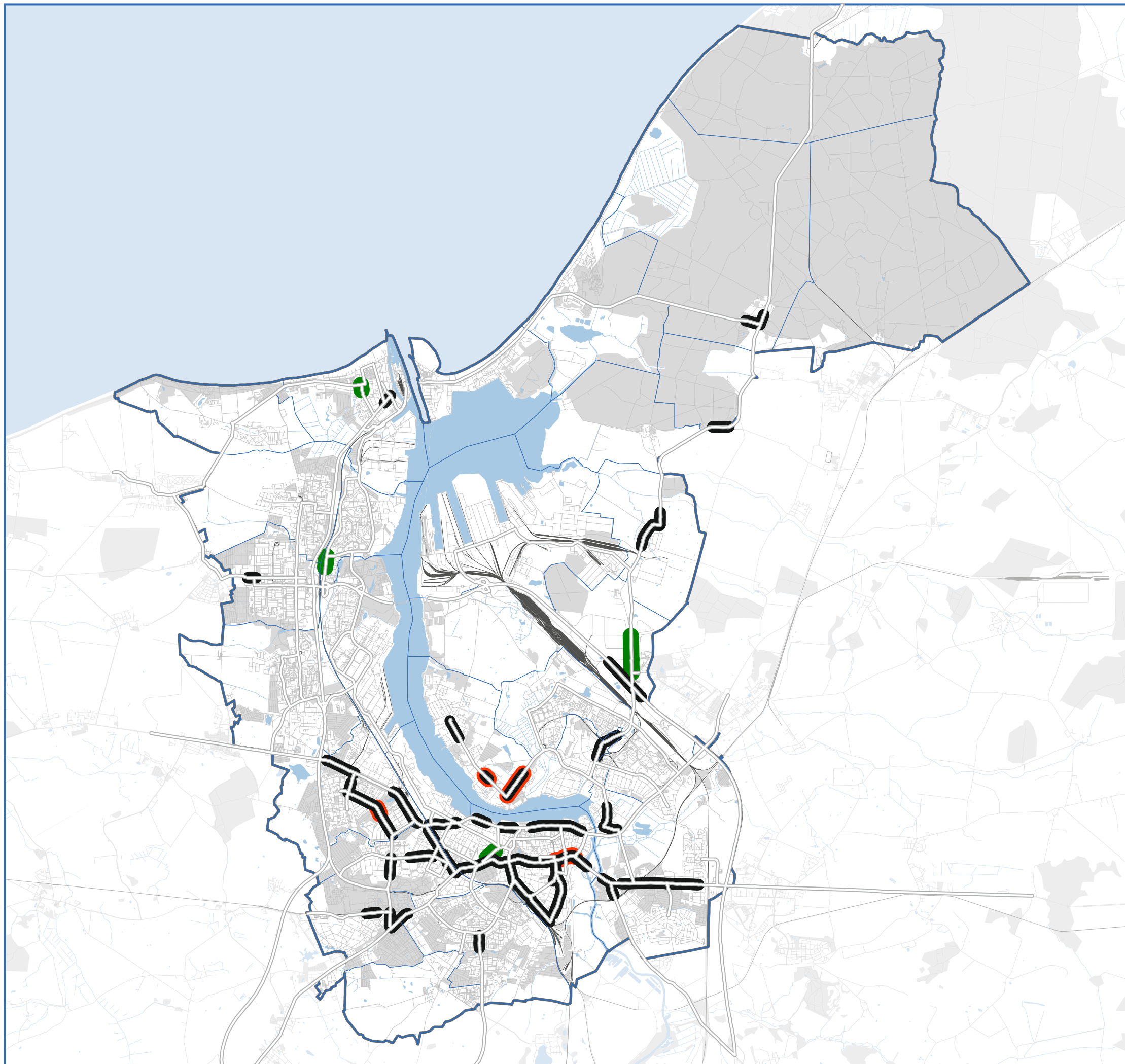
-  lärmkartierte Straßenabschnitte
-  Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Veränderung der
Lärmbrennpunkte Straßenbahn
2012-2017**

== Lärmbrennpunkt 2017

== Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2012

— Straßenbahntrassen

□ Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

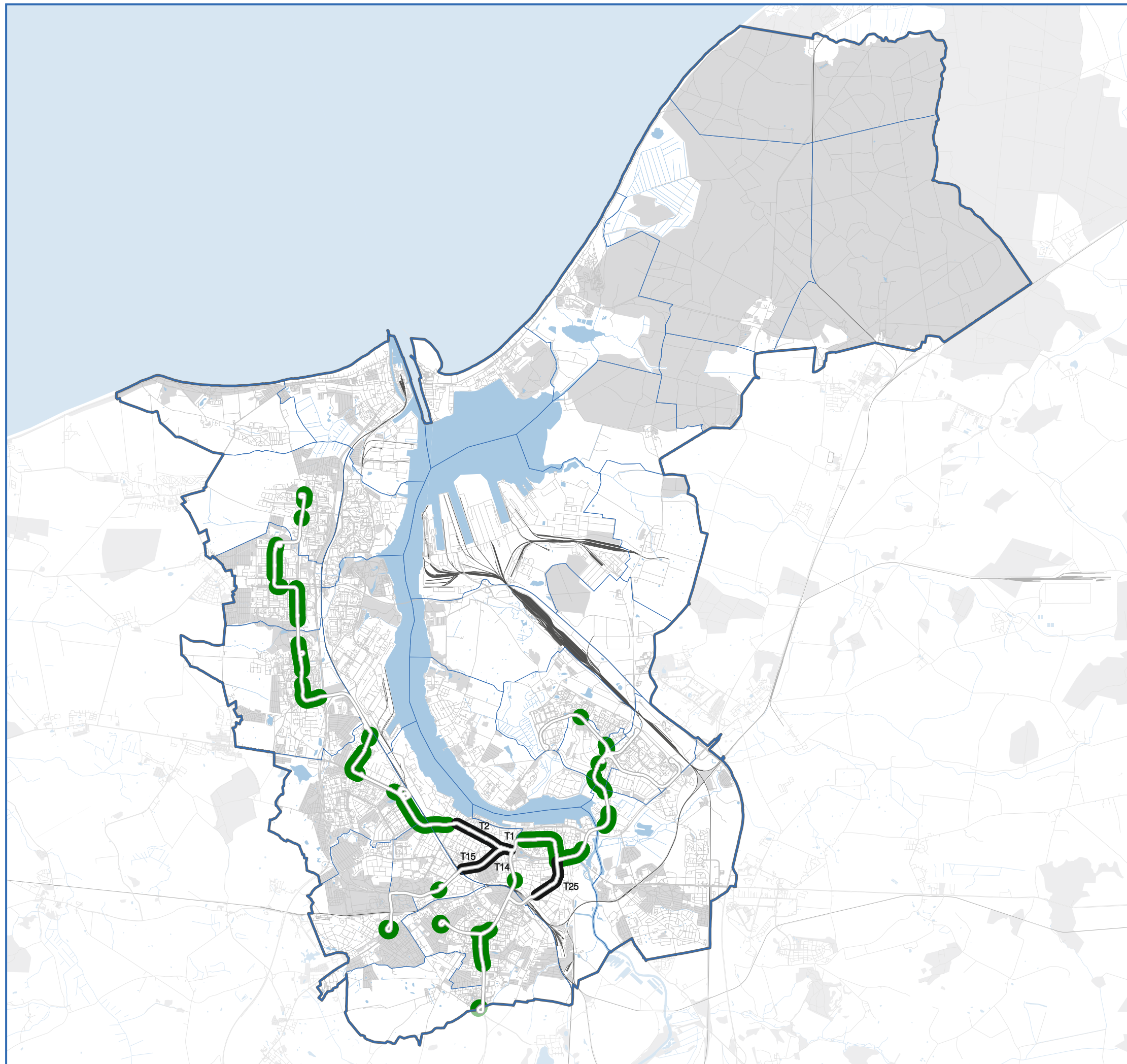
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel


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





Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III

**Veränderung der Bereiche mit
Auslösewertüberschreitungen
durch die Bahn 2014-2017**

 Auslösewertüberschreitung 2017

 Ehemalige
Auslösewertüberschreitung 2014

 Eisenbahnstrecken

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

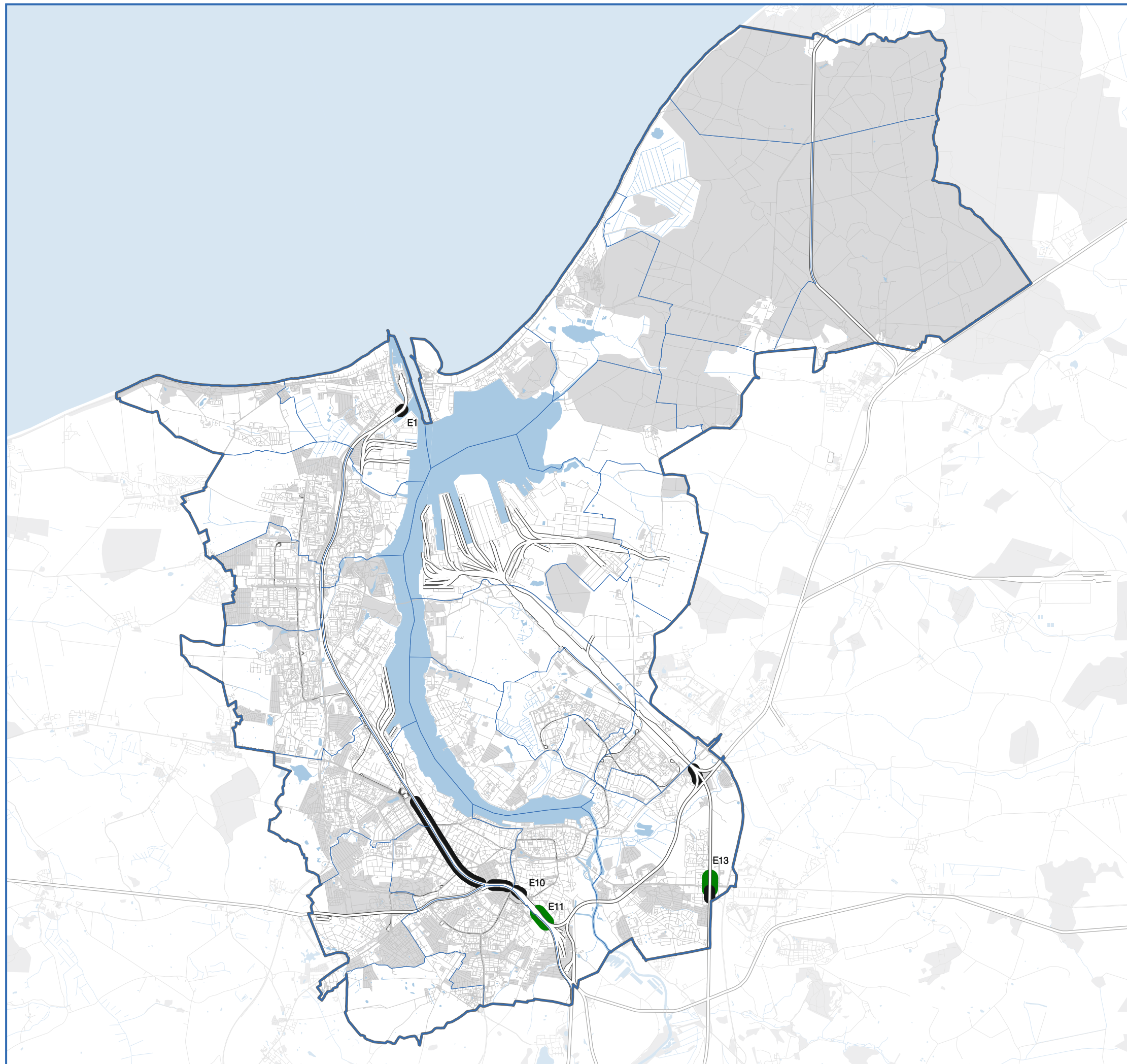
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand Juni 2017

 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

Fahrbahnsanierungskonzept

- Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag umgesetzt
- Sanierung oder grundhafter Ausbau umgesetzt
- Fahrbahnsanierung geplant
- Sanierung mit lärmarmem Fahrbahnbelag (bedingt) empfohlen
- Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag empfohlen
- - - Sanierung mit konventionellem Fahrbahnbelag empfohlen, Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelages sinnvoll

= Lärmbrennpunkte

— lärmkartierte Straßenabschnitte

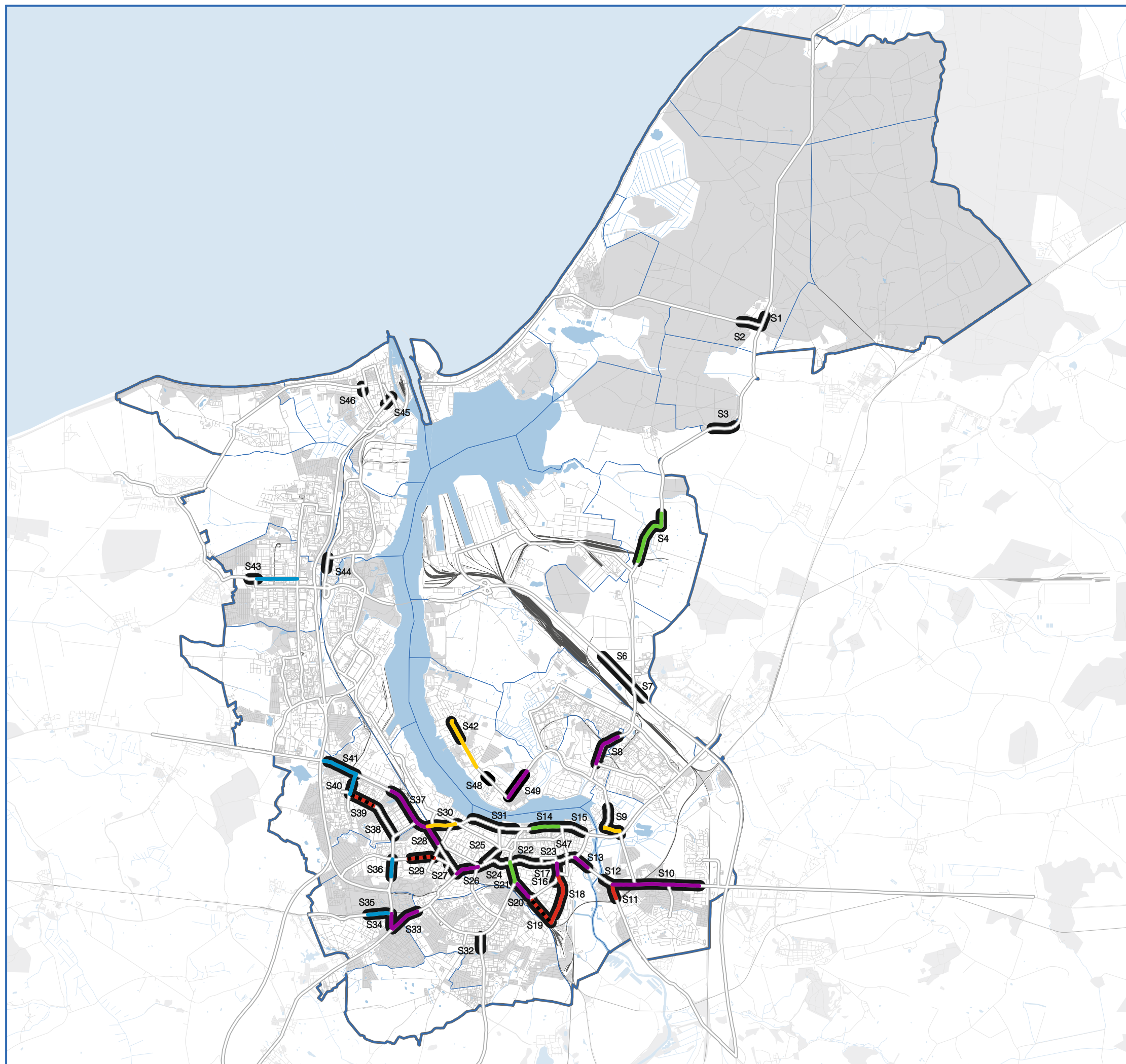
Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2018

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Prüferabschnitte aus dem LAP Stufe II zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit


**nach Vorprüfung
ausgeschlossene Abschnitte**


 ausgeschlossene Abschnitte

**nach Vorprüfung
verbliebene Abschnitte**

 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h nachts

 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h ganztags

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

 Lärmbrennpunkte des LAP Stufe II

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

Kartengrundlage Hansestadt Rostock

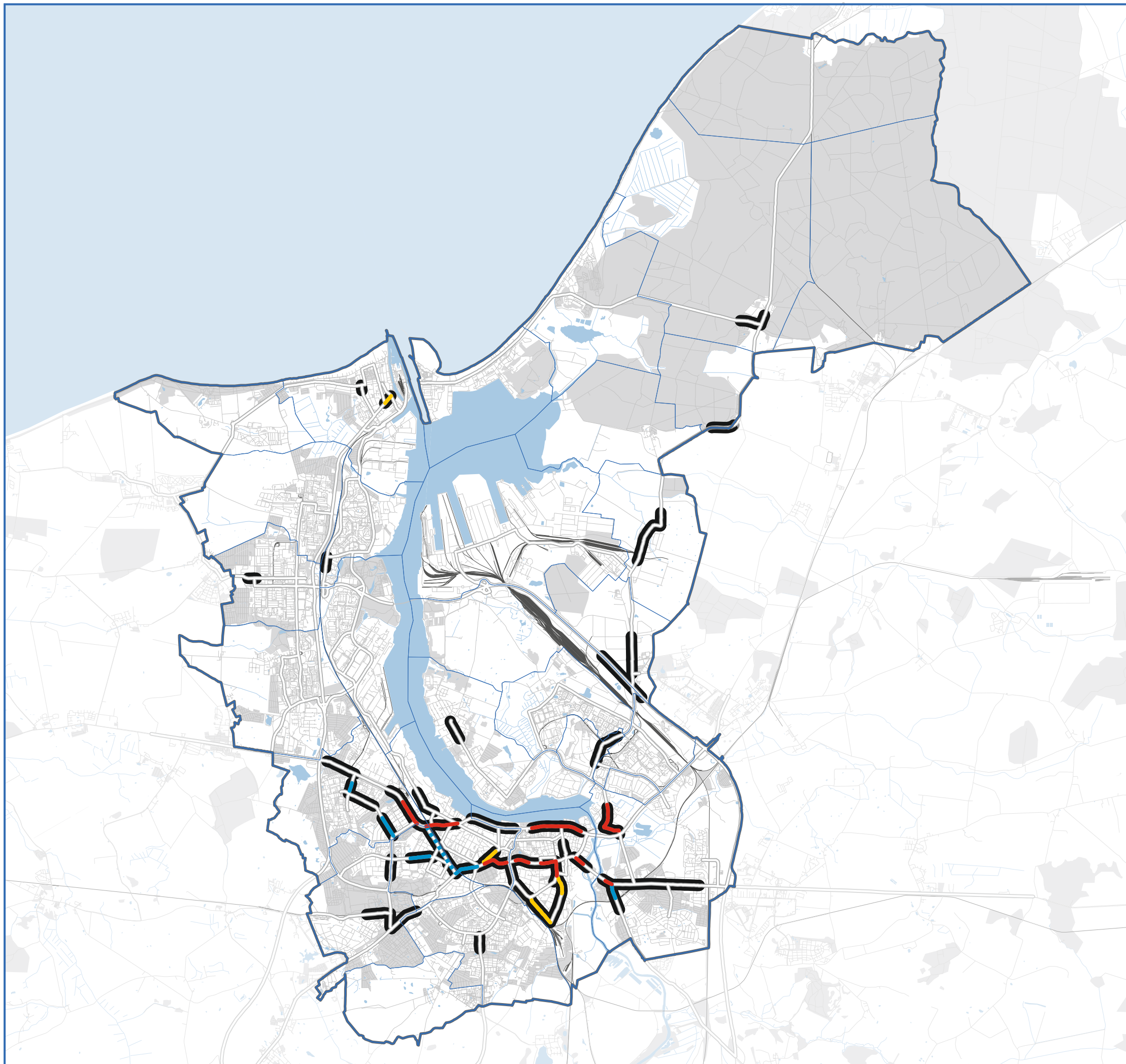
Datenstand Mai 2014



0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

**Reduzierung der zulässigen
Höchstgeschwindigkeit
Prüfabschnitte**

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

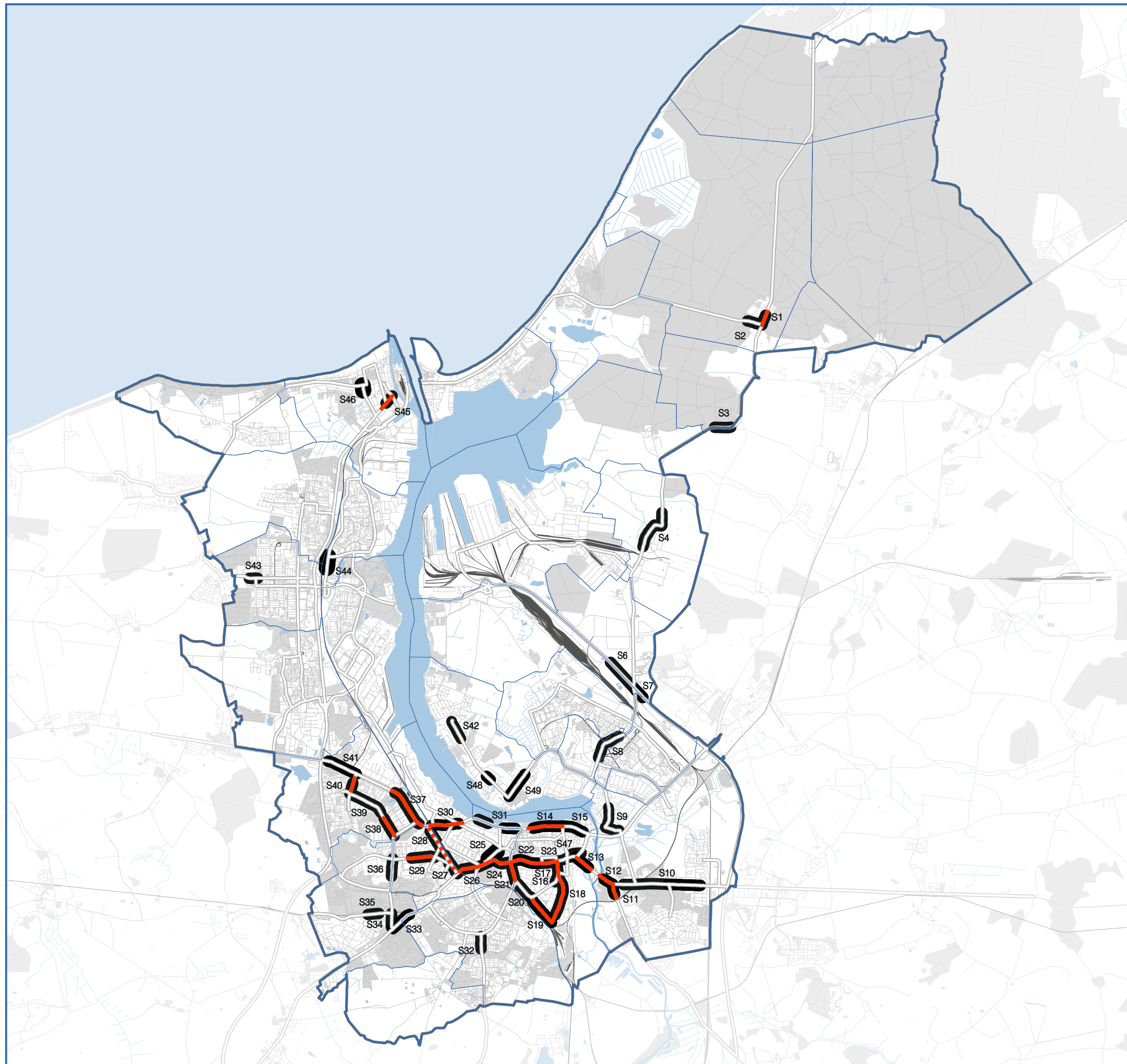
- Lärmbrennpunkte
- lärmkartierte Straßenabschnitte
- Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2017

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock


Lärmaktionsplanung Stufe III


Prüfergebnis einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des LAP Stufe III


**nach Vorprüfung
ausgeschlossene Abschnitte**


 ausgeschlossene Abschnitte

**nach Vorprüfung
verbliebene Abschnitte**

 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h nachts

 Prüfabschnitte für Reduzierung auf 30 km/h ganztags

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

 Lärmbrennpunkte

 lärmkartierte Straßenabschnitte

 Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne

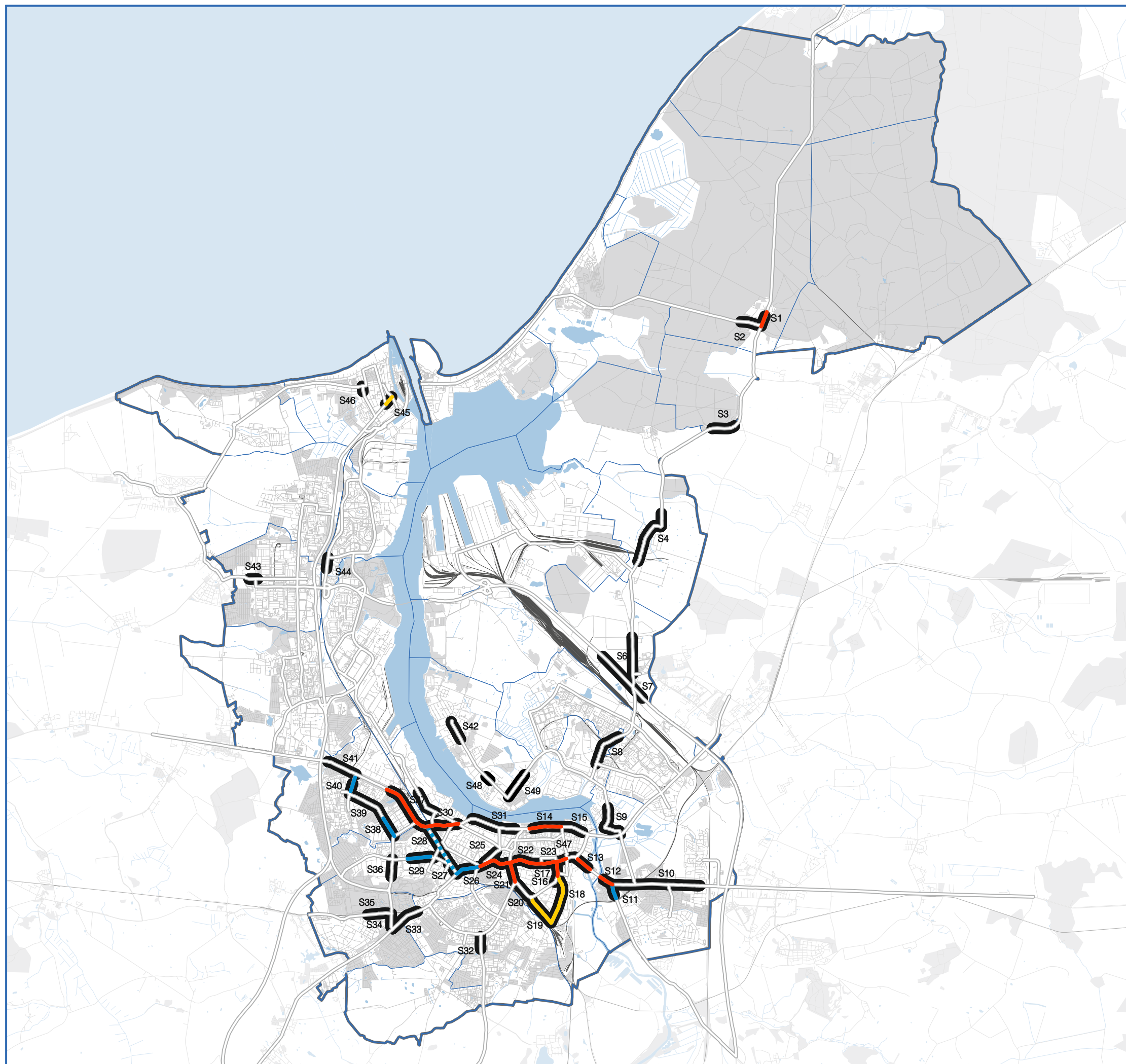
Kartengrundlage Hansestadt Rostock

Datenstand Juni 2018

 0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Rostock

Lärmaktionsplanung Stufe III

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

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

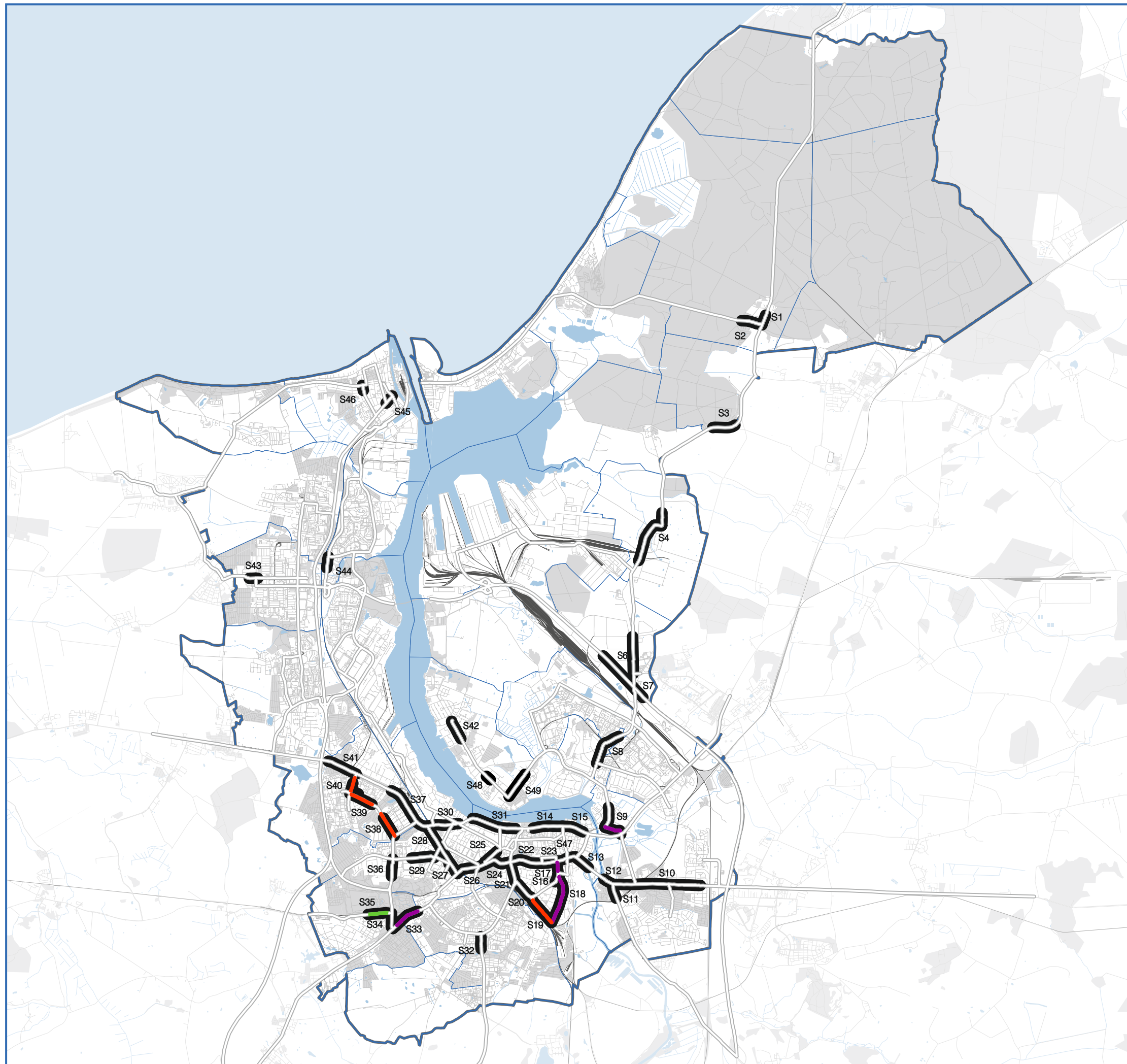
- Lärmbrennpunkte
- lärmkartierte Straßenabschnitte
- Untersuchungsgebiet

Maßstab ohne
Kartengrundlage Hansestadt Rostock
Datenstand Juni 2018

0 500 1000 2000 3000 4000 m

LK Argus
 Berlin • Hamburg • Kassel

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



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				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

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
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-I				m-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 (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-I										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 Betroffenenanzahl sind beide Maßnahmen erforderlich zusätzliche Lärmbelastung (Mehrfach-belastung) durch Straßenbahn	April 2016 lag die Entwurfsplanung vor, welche nach derzeitigem Planungsstand konventionellen Asphalt vorsieht. Der Einsatz eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages 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 vorgeschlage-nen Austausch des Pflasterbelages sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten. Eine Entscheidung hinsichtlich einer geeig-neten Planungslösung sollte unter Abwägung aller Belange (Denkmalschutz, Lärmminde-rung, 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 Fahrbahn-sanierung 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 Fahrbahn-sanierung mit lärmarmem Asphalt	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
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 Lärm-minderung 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					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.

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
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 Abschnit 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)

Lärbrennpunktnummer	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
	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.																		
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																			

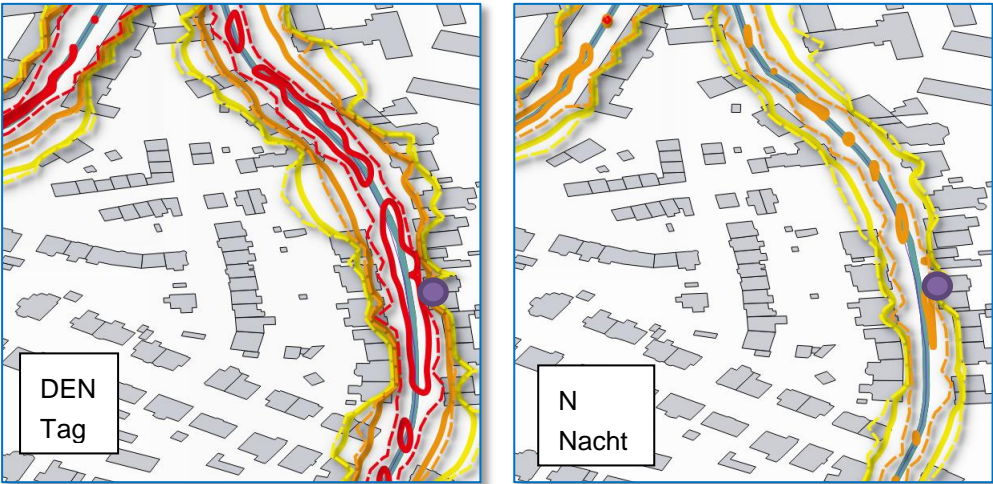
Anlage 3: Ergebnisse der Lärmkartierung nach den Berechnungsverfahren VBUS und RLS-90 im Vergleich

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

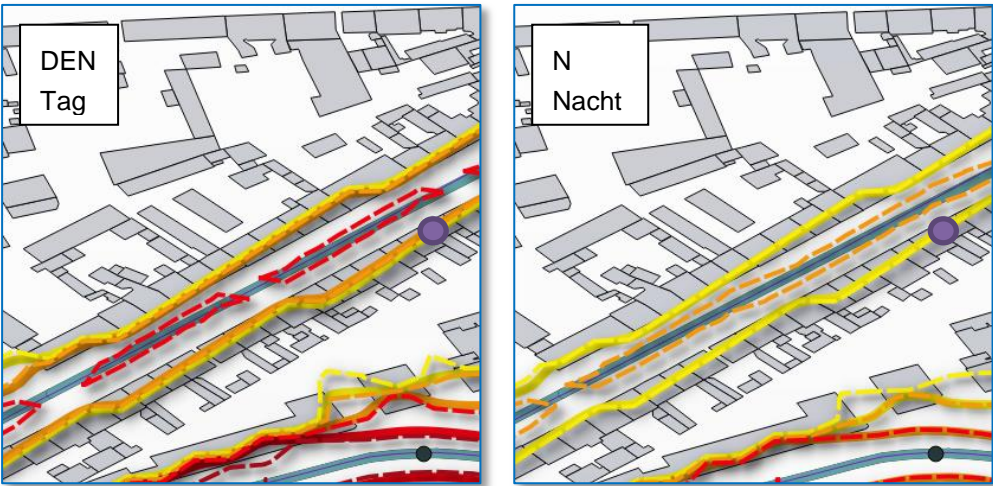
S18 Blücherstraße – niedriger DTV und hoher Lkw-Anteil

Endbericht
Anlage 3

16. August 2018



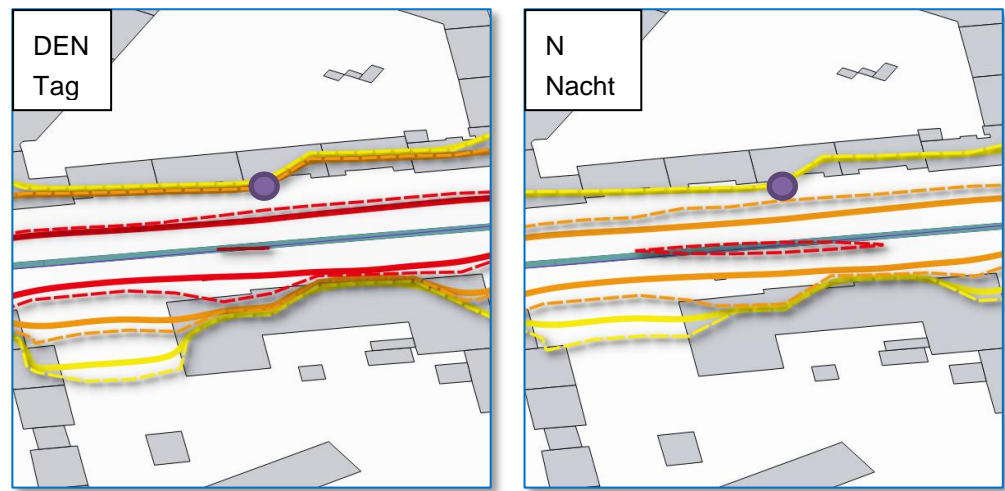
S25 Wismarsche Straße – niedriger DTV



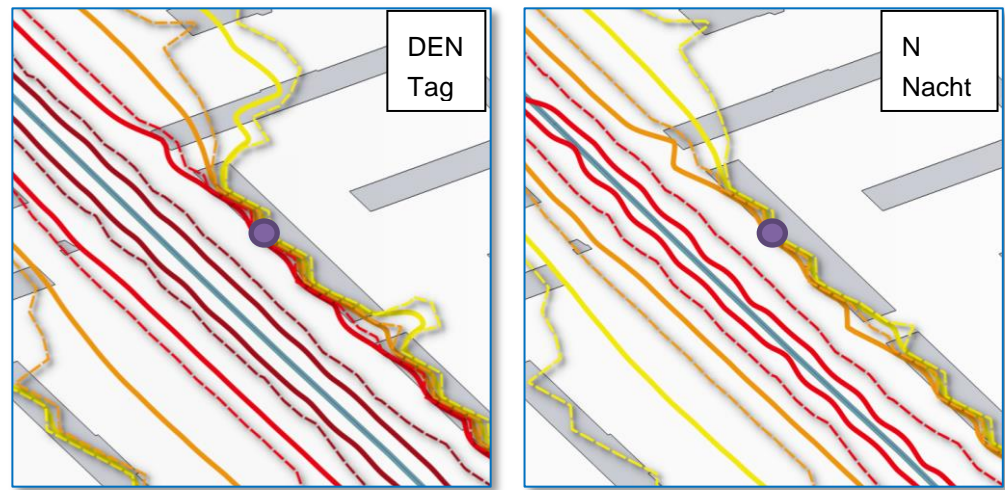
Legende		
Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	
60	55	durchgezogen: VBUS
65	60	gestrichelt: RLS-90
70	65	Referenzpunkt
75	70	

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

S26 Parkstraße – mittlerer DTV und Lkw-Anteil

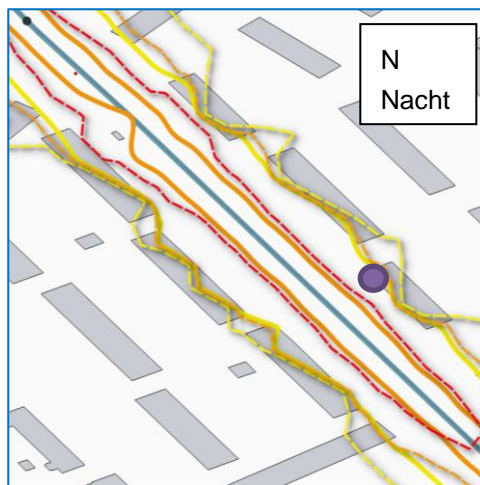
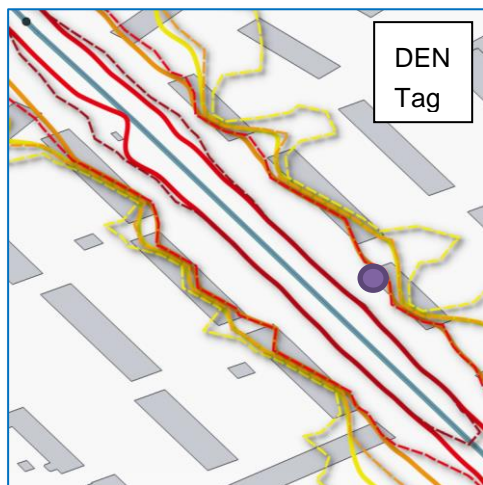


S37 Hamburger Straße – hoher DTV



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

S38 Händelstraße – Einfluss LSA



Hanse- und Universitätsstadt Rostock

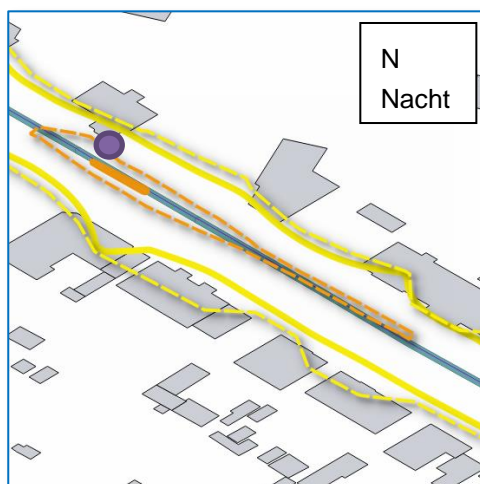
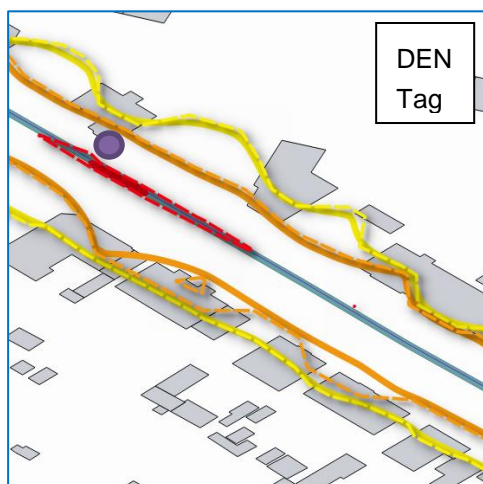
LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 3

16. August 2018

S48 Fährstraße – zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h



Legende

Tag [dB(A)]

- 60
- 65
- 70
- 75

Nacht [dB(A)]

- 55
- 60
- 65
- 70

durchgezogen:

gestrichelt:

Referenzpunkt

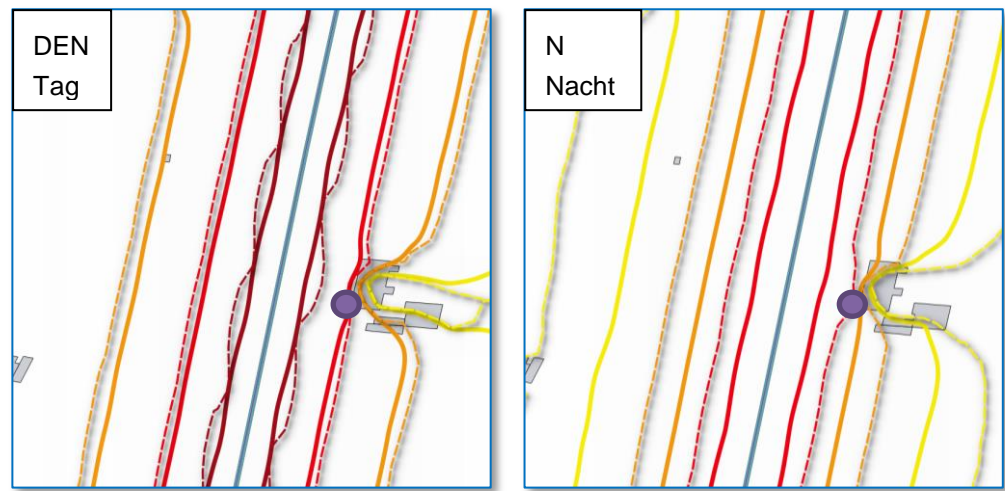
VBUS

RLS-90

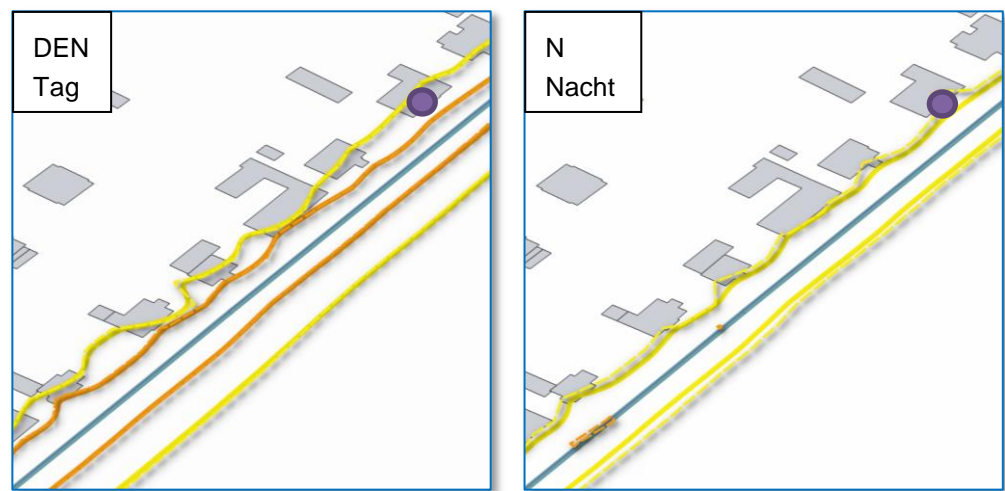


Hanse- und Universitätsstadt Rostock
LAP Stufe III
 Endbericht
 Anlage 3
 16. August 2018

An der Stadtautobahn – zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h



Gehlsheimer Straße – zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h



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

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
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	Ortsteildurchfahrt 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									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									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			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

Lärmbrennpunktnummer	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
S10	BrD	Tessiner Straße	Höger Up	bis	Neubrandenburger Straße	> 70	> 60	41	38		I		I	m-I					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-I		m-I		m-I	m-I	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-I			m-I					Verkehrsverstetigung: Prüfung auf Optimierungspotenziale der LSA-Koordinierung im Zuge wichtiger Verkehrsachsen.
S13	StM	Mühlendamm	Unterwarnow	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	52	52		I			m-I					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-I					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.

Lärmbrennpunktnummer	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
S15	StM	Am Strande	Grubenstraße	bis	Neue Warnowstraße	> 70	> 60	28	25		I				m-I				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-sraße	> 65	> 55	49	49	k-m	k-m I					k-m I			Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor; Es liegt eine Entwurfsplanung vor, es wird ein lärmarmen 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-I	m-I I					m-I I	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-I	m-I					m-I	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.

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
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.

Lärmbrennpunktnummer	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⁾	
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.

Lärmbrennpunktnummer	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

Lärmbrennpunktnummer	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
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

Aktenmappe - 283 von 371

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 5

16. August 2018

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 7

16. August 2018

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

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

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

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 5

16. August 2018

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

Hanse- und Univer-
sitätsstadt Rostock
LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 6

16. August 2018

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

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

Anlage 7: Ruhige Gebiete in Rostock

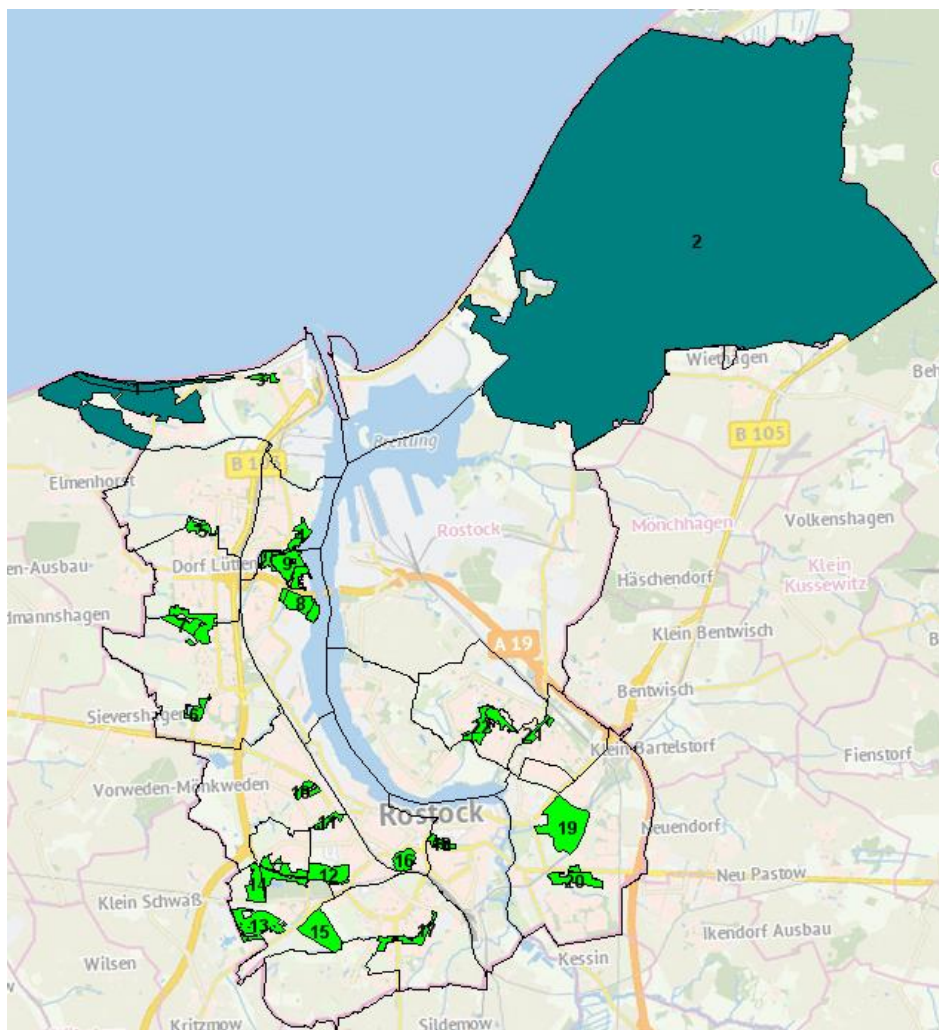
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

LAP Stufe III

Endbericht

Anlage 7

16. August 2018



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

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

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange		
Datum / Name	Inhalt der Stellungnahme	Anmerkungen zu der Stellungnahme
Nr. 01 26.06.2018 Polizeipräsidium Rostock Polizeiinspektion Rostock	Eine pauschale Zustimmung zum Lärmaktionsplan für unterschiedliche Maßnahmen zur Lärminderung erfolgt durch die Polizeiinspektion Rostock nicht. Die Polizeiinspektion wird sich im Rahmen einer Anhörung je nach Einzelfallprüfung zum Sachverhalt äußern.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 01:	Die Stellungnahme des Polizeipräsidiums macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich. Die Polizeiinspektion wird bei Umsetzung der Maßnahmen erneut beteiligt.	
Nr. 02 26.06.2018 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Autobahn	Ich habe den Entwurf des Lärmaktionsplanes eingesehen und habe festgestellt, dass sich die Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs auf die innerörtlichen Straßen (z. B. L 22 – Am Strande, L 39 – Tessiner Straße, Neubrandenburger Straße) konzentrieren. Dass die Verkehrsbelastung der in meiner Zuständigkeit liegenden Autobahn (BAB 19) ursächlich für die Entstehung der Lärmbrennpunkte des Straßenverkehrs verantwortlich sein könnte, ist nicht Grundlage der vorliegenden Untersuchung. Deshalb möchte ich Sie zuständigkeitshalber bitten, die Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes beim Straßenbauamt Stralsund abzufordern.	Stellungnahme wurde von der Stadt Rostock am 28.06.2018 angefordert. Eine Rückmeldung ist erfolgt und Gegenstand der Abwägungstabelle (Nr. 15).
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 02:	Die Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 03 06.07. und 16.07.2018 Industrie- und Handelskammer zu Rostock Fachbereich Maritime Wirtschaft, Verkehr und Logistik	Das bisherige breit angelegte Beteiligungsverfahren mit öffentlichen Foren, Internetplattform, Beratungen in der Facharbeitsgruppe und Expertenrunden ist u. E. sehr gut gelungen und beispielgebend. Wichtig ist, die gesamtgesellschaftlich notwendigen Funktionen und Entwicklungsperspektiven der Stadt und der Wirtschaft insgesamt im Blick zu behalten, auch um keine falschen Erwartungshaltungen bei Betroffenen in Bezug auf die Möglichkeiten der Lärminderung zu wecken. Entscheidungen der Verwaltung müssen letztendlich abwägend auf Basis fachlicher Kriterien getroffen werden.	keine Anmerkung
	Der durch das Planungsbüro LK Argus in Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern der HRO vorgelegte Entwurf bietet eine sehr gute Diskussionsgrundlage, da neben den Anforderungen der Lärminderung auch die verkehrlichen Belange berücksichtigt wurden. Ein intensiver Abwägungsprozess mit Planern, beteiligten Ämtern, Betroffenen und Interessenvertretern ist der richtige Ansatz, um zu nachhaltigen Lösungen zu gelangen. Wesentliche Aspekte sind dabei die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes, ein verstetigter Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit.	keine Anmerkung
	Der Entwurf des LAP macht deutlich, dass zwischen Straßenzustand und Lärmsituation ein enger Zusammenhang besteht. Die überwiegende Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen sind Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz. Gleichzeitig wird dadurch der große Sanierungsrückstand deutlich. Die IHK begrüßt daher die vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen ausdrücklich. Aufgabe von Verwaltung und Politik muss es nun sein, die notwendigen Finanzmittel kontinuierlich zur Verfügung zu stellen und in die jährliche Haushaltsplanung einfließen zu lassen.	keine Anmerkung
	Mit der Entwicklung Rostocks sollen in den nächsten Jahren umfangreiche Wohnungsbauprojekte umgesetzt werden. Wie im Rahmen des bisherigen Erarbeitungsprozesses durch die IHK bereits mehrfach dargelegt, halten wir in Bezug auf die Lärminderung die Erarbeitung von Handlungs- und Empfehlungsempfehlungen 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
	Lärmbrennpunkte S11 Neubrandenburger Straße / S26 Parkstraße 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 lärmmindernder Asphalt geprüft werden. Da sich die Planung bereits in der Vorbereitung befindet, sollte mind. eine mittelfristige Realisierung angestrebt werden.	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 Lärm-minderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist. 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 Lärmmin-derungswirkungen. In der Parkstraße ist der Einbau eines lärmarmen Belages sinnvoll. Dies wurde im Maßnahmenkonzept entsprechend dargestellt (Kapitel 6.1.3).
	Lärmbrennpunkte S12 / S13 Mühlendamm Eine Sanierung des schadhaften Straßenbelages mit lärmminderndem oder konventionellem Asphalt würde lärmmindernd wirken und sollte als Maßnahme aufgenommen werden.	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. anzu-passen. Bedingt durch die Lage von Einbauten in der Rollspur ist der Einsatz lärmarmer 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).
	Lärmbrennpunkt S17 Richard-Wagner-Straße Auf Grund der Bedeutung der Straße im Hauptnetz muss bei der vorgesehenen Umgestaltung die Leistungsfähigkeit sichergestellt werden.	Für die Umgestaltung der Richard-Wagner-Straße wird aktuell eine Entwurfsplanung durch-geführt Die Realisierung ist für 2019 vorgese-hen. Die Planungen liegen bei der Stadt und sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
	Lärmbrennpunkte S18 Blücherstraße / S19 Herweghstraße 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.	Aus akustischer Sicht ist die Reduzierung der Geschwindigkeit in den genannten Straßen sinn-voll. Die Auswirkung von Tempo 30 auf den ÖPNV wurde in Abstimmung mit der RSAG vor-geprüft. Der Lärmaktionsplan gibt entsprechen-de Hinweise auf mögliche Konflikte. Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Wirkungsprognose der Lärmaktionsplanung kommt zu dem Schluss, dass bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärm-minderung unter Umständen nicht mehr erforderlich ist.

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
	Lärmbrennpunkt S45 Rostocker Straße 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.	Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe III zeigen hohe Lärmbetroffenheiten. Die zugrunde gelegten Verkehrsstärken sind aktuell.
	Tempo 30 nachts 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: 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	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 Prüfempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinig den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.
	Verkehrsverstetigung durch LSA-Koordinierung 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. 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: 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 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.	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.

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>	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.
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 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>	
<p>Nr. 04</p> <p>03.07.2018</p> <p>Amt Rostocker Heide, Bau- und Entwicklungsamt, Abt. Ordnungsamt</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.	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</p> <p>05.07.2018</p> <p>Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg</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.	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</p> <p>06.07.2018</p> <p>Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern, Abt. Wirtschaftsförderung</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.	keine Anmerkung

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
	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 Prüfempfehlungen 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

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>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 lärm mindernd 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>

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
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>	

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. 09 10.07.2018 Amt 67 Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock	<p>Bezüglich der geplanten aktiven und passiven Maßnahmen zur Lärminderung, sind im Bereich der verschiedenen Lärmschwerpunkte, bei der weiteren Planung und Konkretisierung die Belange des Natur- und Artenschutzes zu beachten. Hier sind insbesondere bei aktiven Maßnahmen wie Schallschutzwänden bzw. Schallschutzwällen der Standort in Grünstreifen, Grünflächen bzw. Straßenbegleitgrün und die hier bestehenden Gehölzstrukturen und Bäume zu beachten. Eingriffe in geschützten Baumbestand sind zu vermeiden (Baumschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V). Das gleiche gilt für Maßnahmen, bei welchen der Straßenraum neuorgansiert 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 (Baurnschutzsatzung der HRO, § 18 NatSchAG M-V)</p> <p>Lärmschwerpunkt S19 Herweghstraße, bei einer Veränderung des bestehenden Straßenraums kann es zur Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Straßen begleitgrün sowie dem aktuellen Baumbestand kommen, hier sind die Belange des Baumschutzes zu beachten (Baurnschutzsatzung 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 (Baurnschutzsatzung 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 beach-ten (Baurnschutzsatzung 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 (Baurnschutzsatzung 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 Baum-schutzsatzung wurden in den entsprechenden Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan Stufe III eingearbeitet.</p> <p>Die Hinweise vom 06.01.2016 zum Lärmaktions-plan Stufe II Beitrag Schienenverkehr wurden im Lärmaktionsplan Stufe III in den Ausführungen zu den jeweiligen Lärmbrennpunkten und Maßnahmen eingearbeitet. Der Baumschutz ist grundsätzlich zu berücksichtigen als Bestandteil anschließender Detailplanungen.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 09:	Die Stellungnahme des Amtes 67 Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Stadt Rostock erfordert eine Anpassung des Lärmaktionsplanes. Die Hinweise zur Berücksichtigung der Baumschutzsatzung wurden in den entsprechenden Ausführungen zu den jeweiligen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan Stufe III eingearbeitet.	
Nr. 10 09.07.2018 Amt für Verkehrsanlagen, Amt 66	Zum vorliegenden Entwurf gibt es seitens des Amtes 66 keine weiteren Hinweise. Alle Hinweise aus der vorausgegangenen Beteiligung sind in den Entwurf eingeflossen und wurden berücksichtigt.	keine Anmerkung
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 10:	Die Stellungnahme Amtes 66 macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

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. 11 10.07.2018 Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern	<p>Im Rahmen der Mitarbeit in der Projektlenkungsgruppe 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:	<p>Die Stellungnahme vom Amt für Verkehrsanlagen macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan getroffenen Prüfeempfehlungen für Geschwindigkeitsreduzierungen sind Ergebnis einer vorbereitenden Abwägung. Die Anordnung obliegt alleinig den zuständigen Straßenverkehrsbehörden.</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
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.	

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock
Lärmaktionsplan
Stufe III

Endbericht
Anlage 8

16. August 2018

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 Innenstand und auf den Straßen sind meines Erachtens die Motorradfahrer, sowohl Sportmotoräder 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 Hafenkapitän 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:	Die Stellungnahme Nr. 18 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 19 Gesammelte Bürgerhinweise Frau [REDACTED] (Bürgerin, Telefonische Stellungnahme)	Standort: Am Vögenteich Hinweis: Straßenverkehrslärm insbesondere ausgehend vom Kreuzungsbereich A.-Bebel-Str. Wohngebäude Altbestand, Zweiraumwohnungen mit ausschließlich Zimmerausrichtung zur Straße (Eigentümer WIRO) Vorschlag: Verkehrsberuhigung	<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:	Die Stellungnahme Nr. 19 der Bürgerin Frau [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	
Nr. 20 Gesammelte Bürgerhinweise Herr [REDACTED] (Bürger, Telefonische Stellungnahme)	Standort: A.-Bernhardt-Str. Hinweis: Straßenverkehrslärm Vorschlag: Geschwindigkeitsreduzierung	<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:	Die Stellungnahme Nr. 20 des Bürgers Herr [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock
Lärmaktionsplan
Stufe III

Endbericht
Anlage 8

16. August 2018

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.	

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock

**Lärmaktionsplan
Stufe III**

Endbericht
Anlage 8

16. August 2018

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 Auslösewerte 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 Auslösewerte 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 Prüfempfehlung 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 Auslösewerte 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
Nr. 28 16.03.2018 Frau [REDACTED] (Bürgerin)	<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 Lärmbrennpunkte definierten gesundheitsrelevanten Auslösewerte nicht überschritten bzw. die für die Bestimmung eines Lärmbrennpunktes maßgebende Lärmbetroffenheit, Schwere der Lärmbetroffenheit und / oder Dichte der Lärmbetroffenheit liegt nicht vor.</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplanes ist für den Lärmbrennpunkt in der Nobelstraße die Empfehlung, die bestehende Lichtsignalkoordinierung (Grüne Welle) auf ihr Optimierungspotenzial zu untersuchen – mit dem Ziel, den Verkehr in der gesamten Nobelstraße noch stetiger und somit leiser abwickeln zu können.</p> <p>Eine Prüfeempfehlung für eine Geschwindigkeitsreduzierung spricht der Lärmaktionsplan für die Nobelstraße wegen der vergleichsweise geringen Lärmbetroffenheit nicht aus. Auch eine Empfehlung für eine Lärmschutzwand trifft der Lärmaktionsplan aus diesem Grund nicht.</p> <p>Eine Entlastungstrasse im Süden der Stadt Rostock ist Gegenstand des in Aufstellung befindlichen Mobilitätsplans Zukunft 2030 der Stadt Rostock.</p> <p>Der Lärmaktionsplanung kann keinen Einfluss auf bestehende Standorte von Unternehmen nehmen. Fluglärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Ihre Hinweise werden an zuständige Stellen weitergeleitet.</p>
Umgang mit der Stellungnahme Nr. 28:	Die Stellungnahme Nr. 28 der Bürgerin Fr. [REDACTED] macht keine Anpassung des Lärmaktionsplanes erforderlich.	

Hanse- und
Universitätsstadt
Rostock
Lärmaktionsplan
Stufe III

Endbericht
Anlage 8

16. August 2018

Informationsvorlage	Datum:	15.08.2018
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	fed. Senator/-in:	OB, Roland Methling
Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung Finanzverwaltungsamt	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
	bet. Senator/-in:	

Information über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie für ein Startup Center in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.09.2018	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
04.10.2018	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
17.10.2018	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Ausgangspunkt der Untersuchung war die Initiative der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns zur Entwicklung von digitalen Innovationszentren. Ziel soll die Stärkung der Gründerszene in M-V sein. Rostock hat die sich bietenden Chancen im Bereich von digitaler Transformation, Entrepreneurship und neuer Technologien im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für ein Startup Center zeitgemäßer Ausrichtung untersuchen lassen.

Ziel der Studie war es, die Marktpotenziale und Varianten für die zukünftige Aufstellung eines Startup Centers zu analysieren. Die Analyse dient der unabhängigen Überprüfung der Marktchancen und Entwicklungspotenziale eines Startup Centers in der Regiopolregion Rostock. Es wurde ein Umsetzungsplan aufgestellt, der aufzeigt, welche Schritte auf dem Weg zu einer Errichtung des Startup Centers als landesweit und national wahrnehmbares Gründungs- und Innovationszentrum notwendig sind.

Es wurden bestehende Initiativen, Angebote und Akteure bei der Erarbeitung eingebunden.

Aus der Studie geht hervor, dass die Errichtung eines Startup Centers für die Region Rostock möglich und auch sinnvoll ist. Das Potential ist in der Region Rostock vorhanden.

Daher prüft die Stadt inwieweit in Zusammenarbeit mit dem Fördermittelgeber und den Netzwerkpartnern die Realisierung eines Startup Centers umgesetzt werden kann.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen in Form eines Abschlussberichtes vor und werden der Bürgerschaft mit dieser Informationsvorlage zur Kenntnis gegeben.

in Vertretung

Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung
und Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlage

Endbericht Machbarkeitsstudie für ein Startup Center in der Region Rostock

Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie für ein Startup Center in der Region Rostock

Dr. Olaf Arndt, Marcel Hölterhoff, Alina Fischer

Berlin/Rostock, 17. Juli 2018



1. Konzept und Zielsetzung eines Startup Centers Region Rostock

- 1.1 Konzept und Zielsetzung des Landes
- 1.2 Konzept und Zielsetzung der Hansestadt Rostock
- 1.3 Ziele und Beteiligte der Machbarkeitsstudie

2. Potenzialanalyse

- 2.1 Wachstumspotential- und Zielgruppenanalyse
- 2.2 Nachfrageanalyse
- 2.3 Zwischenfazit Potenzialanalyse

3. Umfeld- und Stakeholderanalyse

- 3.1 Umfeld und Stakeholder
- 3.2 Angebotsdefizite für Startups in Rostock

4. Leistungsangebot/ Geschäftsmodell des Startup Centers Region Rostock

- 4.1 Elemente des Startup Centers Region Rostock
- 4.2 Benchmarking: Überregionale Best Practices
- 4.3 Unternehmenszweck des Startup Center
- 4.4 Leistungsportfolio des Startup Centers Region Rostock
- 4.5 Personalausstattung
- 4.6 Anforderungen an die Infrastruktur
- 4.7 Vernetzung

- 4.8 Startup Center und digitales Innovationszentrum
- 4.9 Zwischenfazit Leistungsangebot/ Geschäftsmodell

5. Betreibermodell und Trägerstruktur

- 5.1 Betreibermodell und Trägerstruktur
- 5.2 Rechtsform und Gesellschafterstruktur

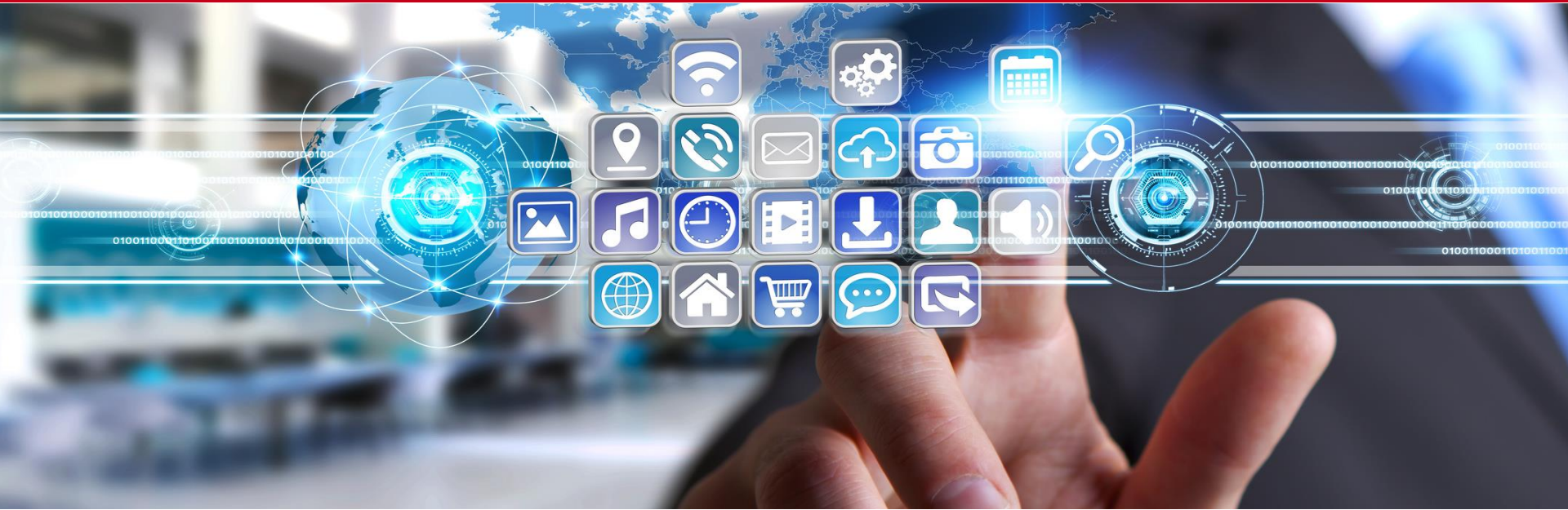
6. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

- 6.1 Investitionskosten
- 6.2 Finanzierung und Fördermöglichkeiten
- 6.3 Wirtschaftlichkeit: Kosten- und Erlösrechnung

7. Gesamtbewertung

- 7.1 SWOT-Analyse
- 7.2 Risikobewertung
- 7.3 Fazit

Abkürzungsverzeichnis



1. Konzept und Zielsetzung eines Startup Centers Region Rostock

Ausgangspunkt: Initiative der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern zur Entwicklung von digitalen Innovationszentren

- Initiative der Landesregierung MV zur Stärkung der Digitalisierung in der Wirtschaft: **Digitaler Innovationsraum Mecklenburg-Vorpommern**
- Eine Maßnahme neben anderen ist die **Entwicklung digitaler Innovationszentren in MV, vorrangig an Hochschulstandorten**
- Zielgruppe: Gründerinnen und Gründer und **Startups mit digitalen Geschäftsideen**
- Vorgesehen sind **Co-Working-Bereiche, Kreativ- und Werkstatträume** und Unterstützungsangebote wie **Coaching und Beratung** zu betriebswirtschaftlichen, rechtlichen oder finanziellen Fragen
- Zugleich sollen die digitalen Innovationszentren Raum für den **Austausch zwischen der Gründer- und Startup Szene und etablierten Unternehmen** und anderen Akteuren bieten
- Ziel ist eine **Stärkung der Gründerszene in Mecklenburg-Vorpommern**
 - Durch eine innovative Zusammenarbeit mit den Akteuren im Bundesland
 - Durch systematische und koordinierte Förderungs- und Unterstützungsleistungen
 - Um die Abwanderung von Startups in Metropolen zu verhindern und neue Aufmerksamkeit bei Startups außerhalb von Mecklenburg-Vorpommern zu erlangen

Impulse für den High-Tech-Standort, Bindung von Fachkräften

- Rostock möchte auf dem Weg zu einem **innovativen High-Tech-Standort** die Chancen im Bereich von digitaler Transformation, Entrepreneurship und neuen Technologien nutzen.
- Aus dem Bereich der Startups kommen in den letzten Jahren zahlreiche **Impulse für Wachstum und neue Geschäftsfelder**.
- Startup Center **bündeln Kompetenzen**, sind **Orte der Begegnung**, schaffen Sichtbarkeit und sind **Schnittstelle zwischen Gründungscommunity und etablierten Unternehmen**.
- Mit dem Startup Center sollen **ortsansässige „High-Potentials“** und Talente mit ihren Ideen in Rostock **dauerhaft gehalten werden** und die Abwanderung von in Rostock ausgebildeten Fachkräften verhindert werden.
- Bestehende Initiativen, Angebote und Akteure sollen eingebunden und **bestmöglich ergänzt** werden.

Konzept und Zielsetzung der Machbarkeitsstudie

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, die Marktpotenziale, Konzeption und Varianten für die zukünftige Aufstellung eines Startup Centers in der Region Rostock zu analysieren und eine unabhängige Überprüfung der Marktchancen und Entwicklungspotenziale zu erstellen.

Bestandteile sind:

- Ausgangssituation und **Bestandsaufnahme** der bestehenden Innovations- und Gründerzentren
- Analyse des **Potenzials wachstumsorientierter High-Tech-Startups** für ein Startup Center in Rostock
- Entwicklung eines **Leistungsspektrums und Geschäftsmodells**, mit dem das Startup Center die Landschaft der Rostocker Technologie- und Gründerzentren am besten ergänzt
- **Anforderungen** der identifizierten Zielgruppen an eine Gebäudeinfrastruktur
- **Gesamtkonzeption** inkl. Profil, Marktchancen, Infrastrukturanforderungen, Betreiberkonzept, Wirtschaftlichkeit und Finanzierung
- Erste **Zeit- und Umsetzungsplanung**

Beteiligte der Machbarkeitsstudie

Steuerungsgruppe:

- Herr Dr. Müller von Wrycz Rekowski, Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- Herr Weiß, Geschäftsführer Rostock Business Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH

Gesprächspartner für Fachgespräche:

innerhalb Rostocks:

- Herr Schneider, Herr Volkmann, Herr Carsdorf, IHK Rostock
- Herr Günther, Handwerkskammer
- Frau Ludwig, Technologiezentrum Warnemünde
- Herr Pietsch, E-Werk
- Herr Dr. Setzkorn und Frau Krüger-Borgwardt, Zentrum für Entrepreneurship
- Herr Prof. von Lukas, Fraunhofer-Institut
- Herr Lüdtke und Herr Rüger, BioCon Valley
- Herr Dr. Stüpmann, Forschungsverbund Mecklenburg-Vorpommern
- Herr Warszycki, Herr Mazousi und Herr Cihon, Hanseatic Institute for Entrepreneurship, University Rostock
- Herr Pahl und Frau Reinmuth, EuSiB
- Frau Schubring und Herr Sohn, kreativsaison
- Herr Fehnmann, Haus der Innovationen
- Herr Skolinski, KOE Rostock

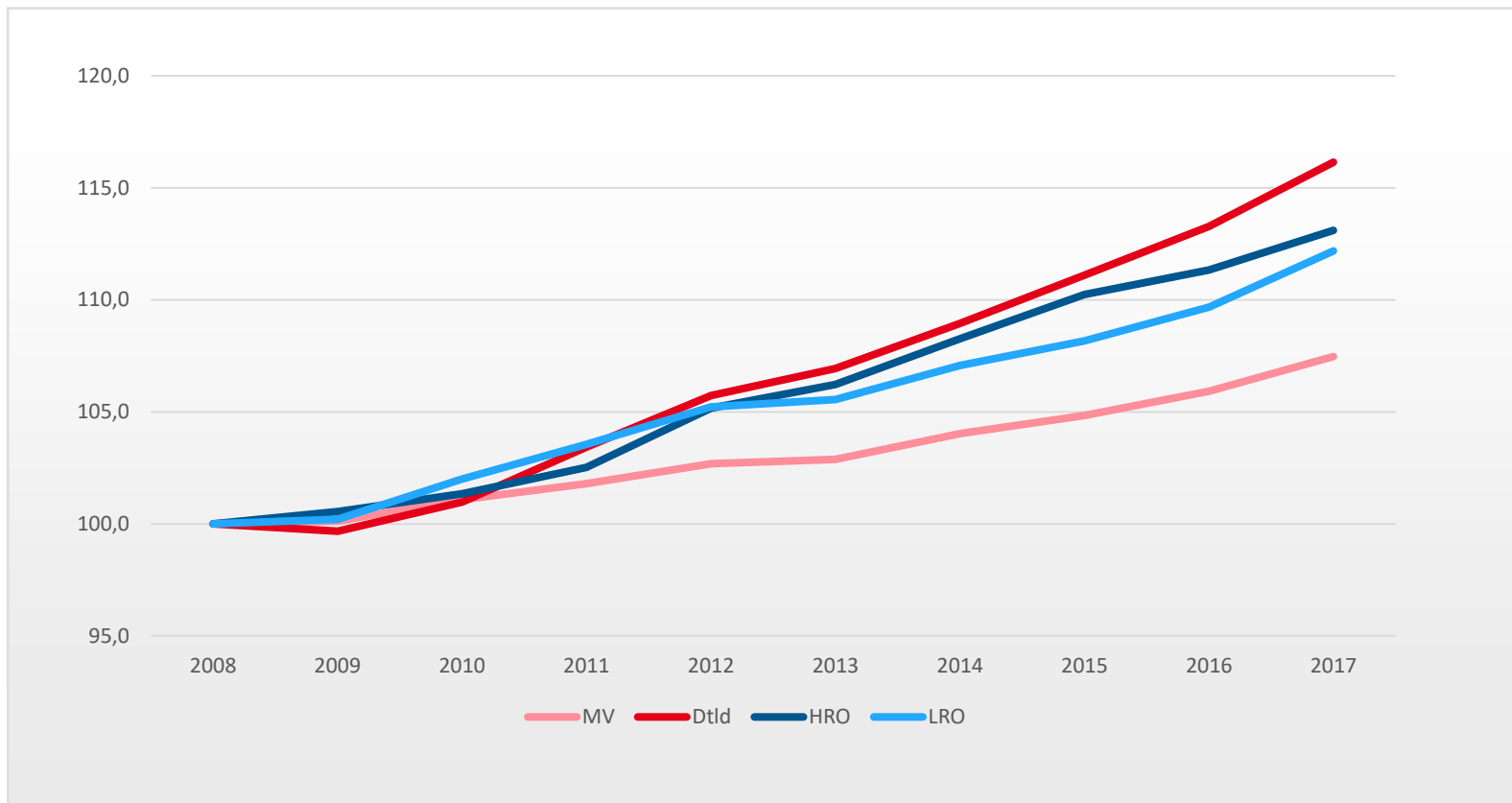
außerhalb Rostocks:

- Frau Pasemann, Startup-Zentrum für Mobilität und Innovation Braunschweig
- Frau Chkolnikov, Spinlab Leipzig
- Herr Sieloff, Hi-Cube Hildesheim
- Herr Grotthuss, Entrepreneur & Angel-Consultant

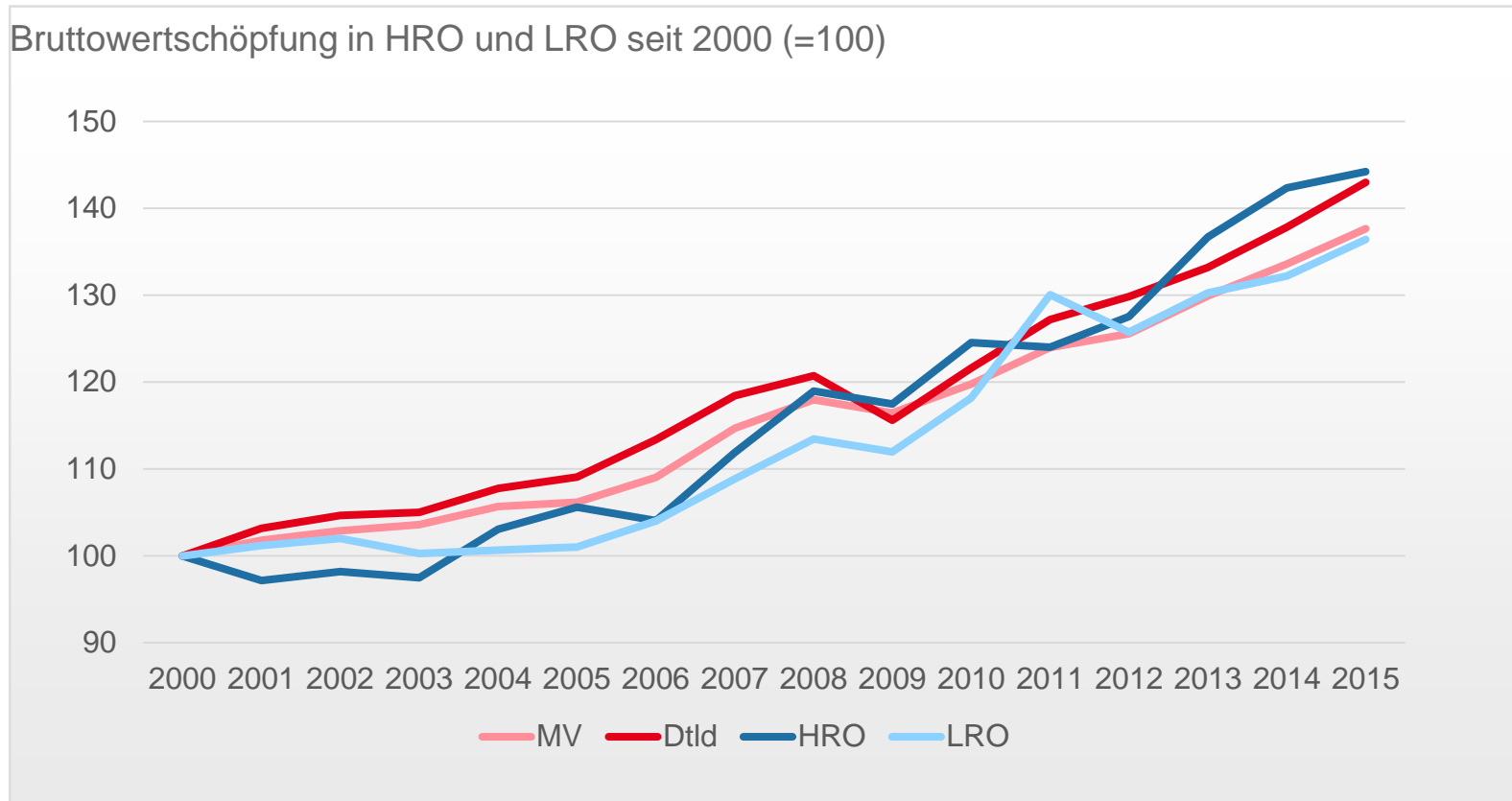


2. Potenzialanalyse

Positive Beschäftigungsentwicklung in HRO und LRO seit 2008 (=100)



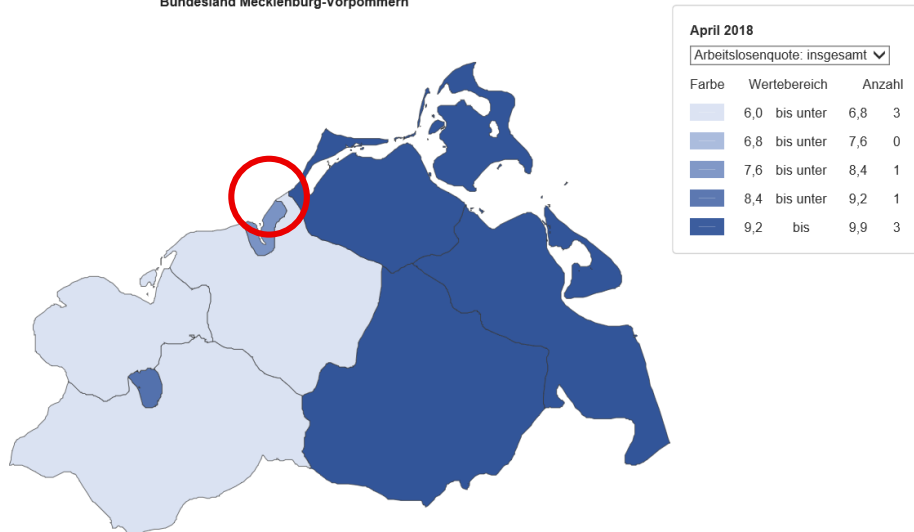
Kontinuierliches Wirtschaftswachstum seit 2009



Arbeitsmarkt: Dauerhaft überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote

Arbeitslosenquote im April 2018

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern



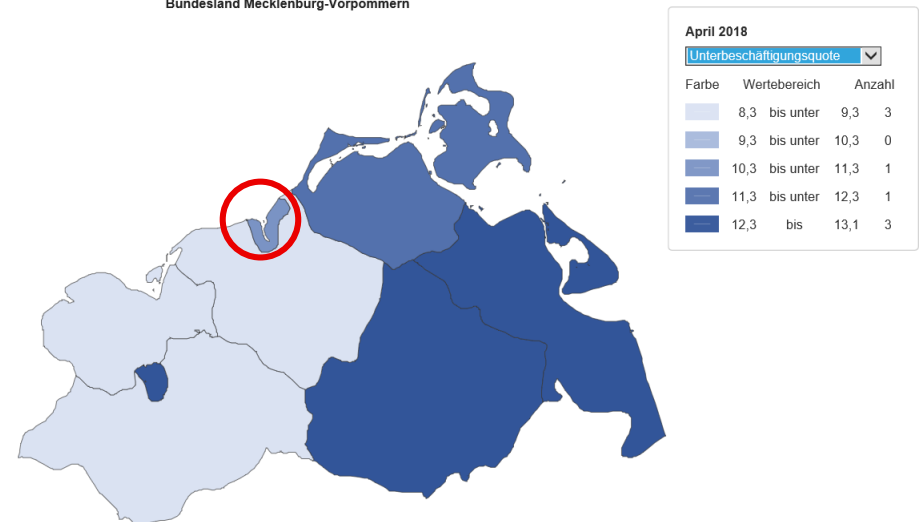
Arbeitslosenquote insgesamt

HRO: 8,1%; LRO 6,2%
MV: 8,1% D: 5,3%

Unterbeschäftigungsquote

HRO: 11,2%; LRO 12,5%
MV: 10,8% D: 7,4%

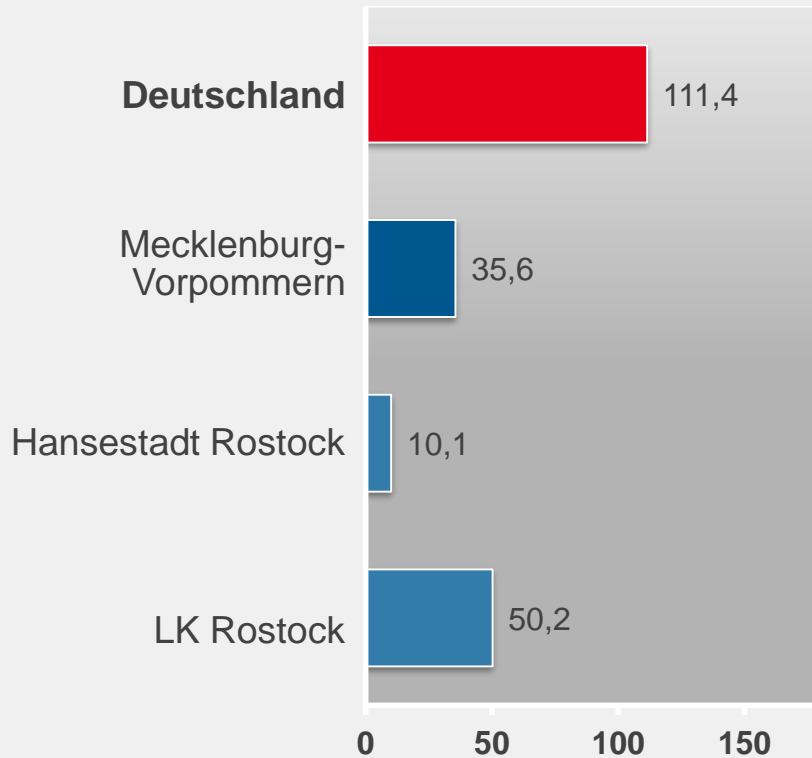
Bundesland Mecklenburg-Vorpommern



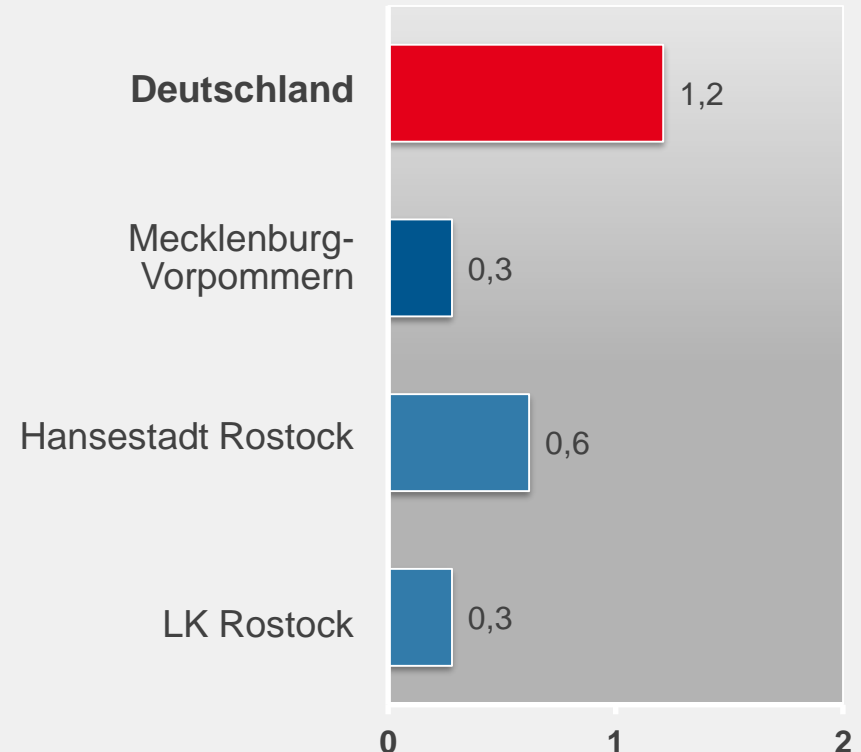
Innovationstätigkeit weiterhin schwach



**Patentintensität - Patente je 100.000
Erwerbstätige (2014)**



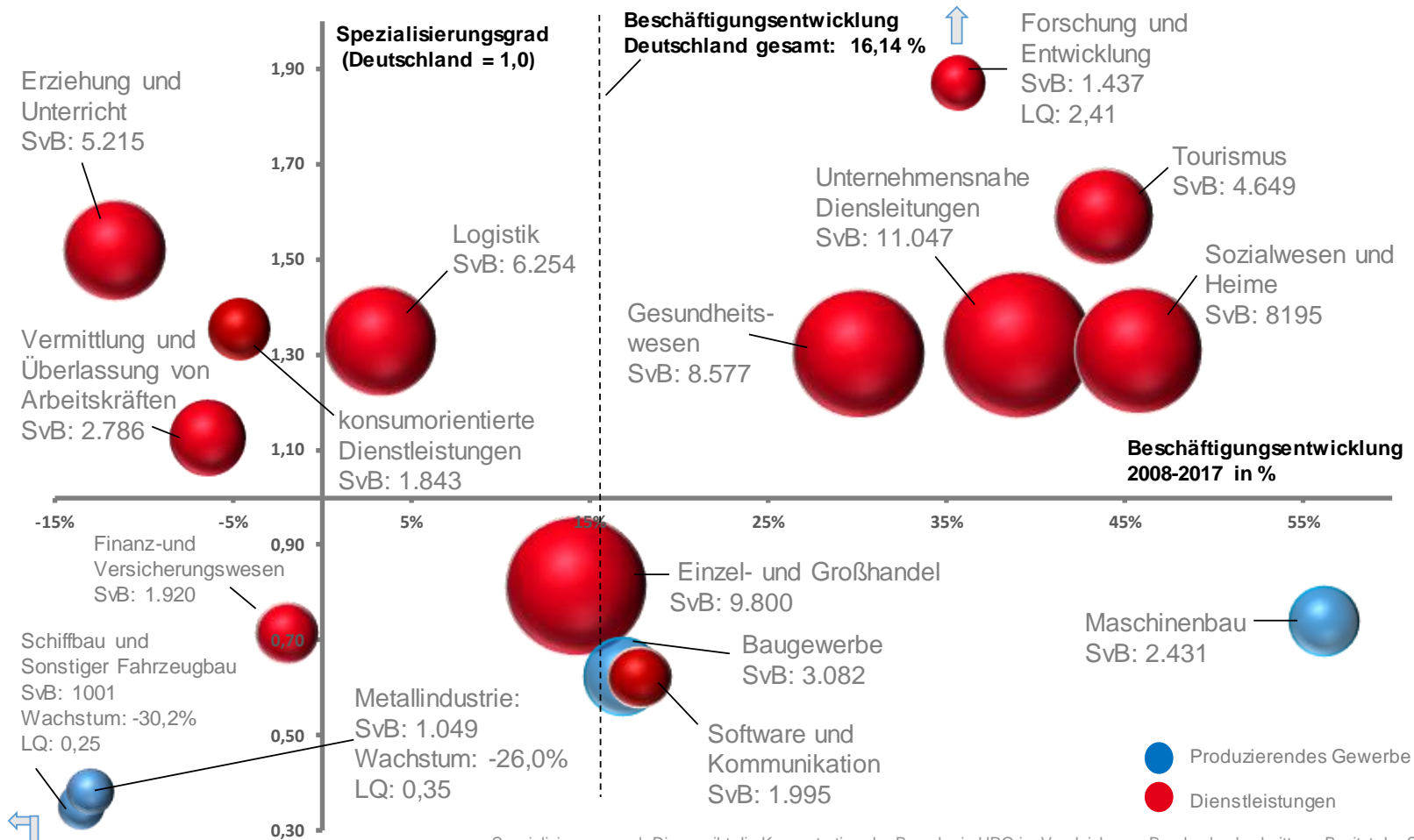
**Anteil der Forschungs- und
Entwicklungsbeschäftigten
in der Wirtschaft 2013 in %**



Quelle: Prognos AG 2017 auf Basis des Prognos Zukunftsatlas 2016, des Stifterverbands für die deutsche Wirtschaft und der Datenbank INKAR des BBSR.

2.1 Wachstumspotential- und Zielgruppenanalyse (5)

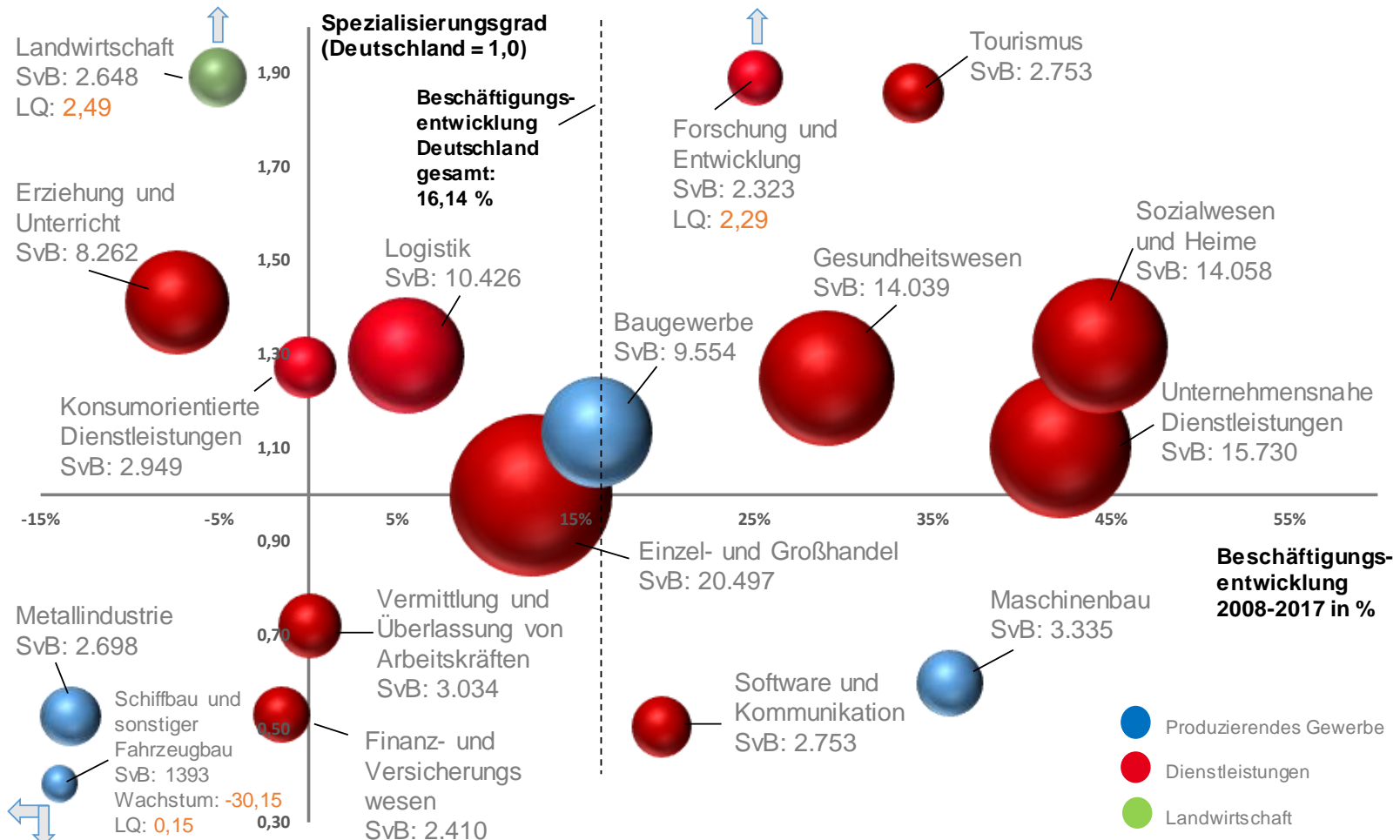
Branchenportfolio für die Hansestadt Rostock: Wachstumsstark im Gesundheits- und Sozialwesen bei unternehmensnahen Dienstleistungen und im Tourismus



Spezialisierungsgrad: Dieser gibt die Konzentration der Branche in HRO im Vergleich zum Bundesdurchschnitt an. Besitzt der Spezialisierungsgrad den Wert 1, ist die Branche in HRO genauso stark vertreten wie im Bundesdurchschnitt. Werte größer 1 verweisen auf einen überproportionalen Besitz, Werte kleiner 1 auf einen unterdurchschnittlichen Besitz der Branche.

2.1 Wachstumspotential- und Zielgruppenanalyse (6)

Branchenportfolio für die Region Rostock: Gemeinsam mit dem Landkreis zeigt sich eine ähnliche Branchenstruktur



Die Hansestadt Rostock ist der größte Wissenschaftsstandort unter den Hochschulen und Forschungseinrichtungen in Mecklenburg-Vorpommern



- Universität Rostock & HMT
- Leibniz-Institut für Atmosphärenphysik e.V. an der Uni Rostock (IAP)
- Leibniz-Institut für Katalyse (LIKAT)
- Leibniz-Institut für Ostseeforschung IOW
- Max-Planck-Institut für demografische Forschung (MPIDR)
- Fraunhofer-Institut für Graphische Datenverarbeitung (IGD)
- Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung (IPA)
- Fraunhofer-Institut für Zelltherapie und Immunologie IZI
- Deutsches Zentrum für Neurodegenerative Erkrankungen (DZNE)
-

Forschungsprofil der Universität Rostock



- Anwendungsnahe Forschung
- Wissens- und Technologietransfer zwischen Wirtschaft und Hochschulen
- 13.864 Studenten im WS 2016/17
- 327 Professoren und 2.900 Mitarbeiter (darunter 689 in der Universitätsmedizin)
- >100 Studiengänge in zehn Fakultäten

Forschungsschwerpunkte/ Profilierungsfelder

- Maritime Forschung/ Windenergietechnik
- Digitalisierung und Informationsgesellschaft
- Maschinenbau/Produktionstechnik
- Biotechnologie, Medizin und Life Science
- Nanotechnologie
- Lichtforschung und Photonik
- Agrar- und Umweltwissenschaften
- Mobilität

Branchenfokus empfohlen – aber nicht zu eng

Gründungsrelevante Forschungs- schwerpunkte

Maritime Forschung/
Windenergietechnik
Digitalisierung und
Informationsgesellschaft
Maschinenbau/
Produktionstechnik
Biotechnologie, Medizin
und Life Science
Nanotechnologie
Lichtforschung und
Photonik
Agrar- und
Umweltwissenschaften
Mobilität

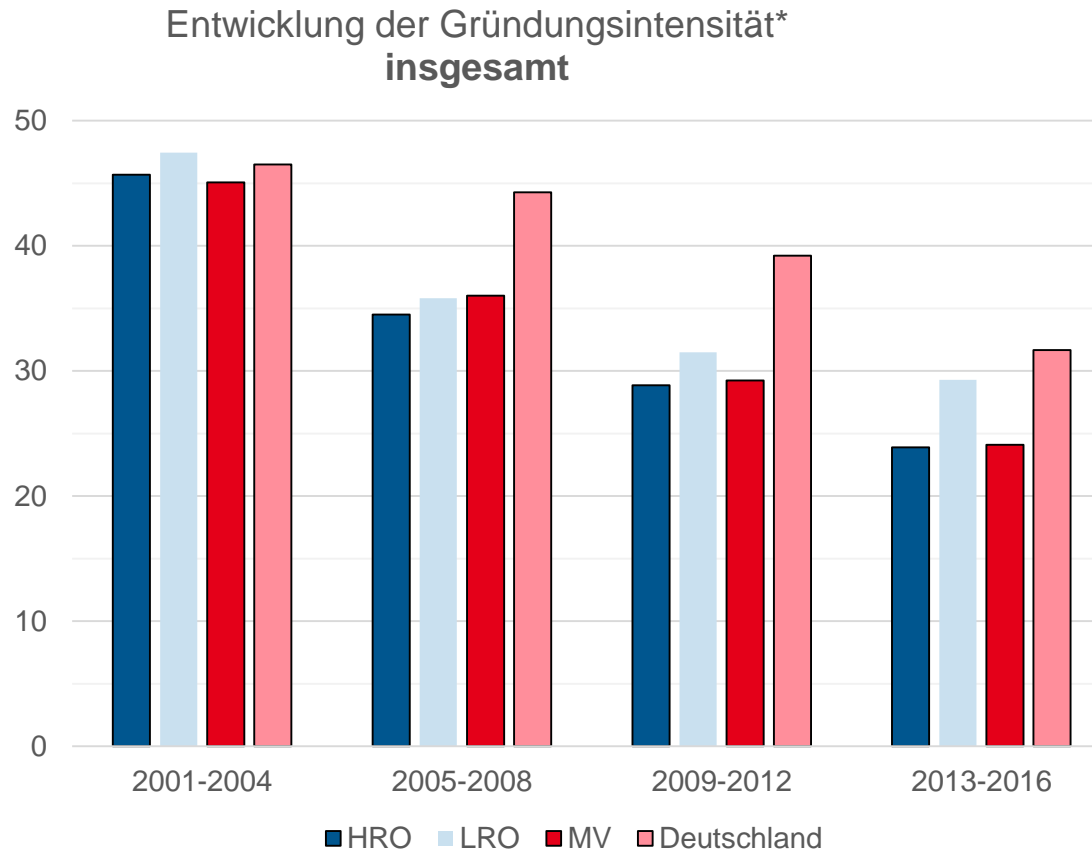
25 Fachgespräche & Empirie/Studien

- Software/IT
- Erneuerbare Energien
- Maritime Technologien /Logistik
- Maschinenbau /Produktionstechnik
- Gesundheitswirtschaft / Life Science

Gründungsrelevante Schwerpunkt- branchen

Gesundheitswesen
Unternehmensnahe DL
Forschung- &
Entwicklung
Handel
Logistik
Software/IT
Maschinenbau
Tourismus

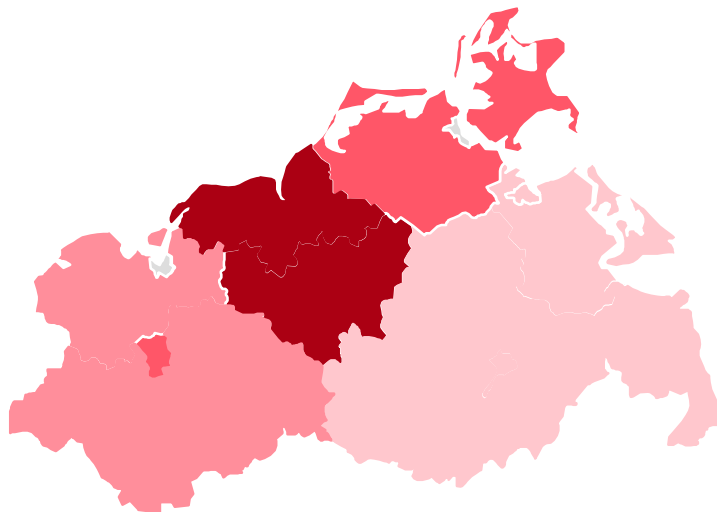
Gründungsgeschehen: Anhaltender Rückgang der Gründungen seit 2005



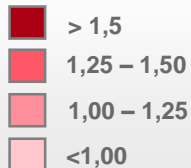
*Gründungsintensität: Unternehmensgründungen je 10.000 Erwerbsfähige.

HRO und LRO stechen bei High-Tech Gründungen besonders hervor

Jahresdurchschnittliche Gründungsintensität (2013 bis 2016; ZEW)
im High-Tech Sektor in den Kreisen und kreisfreien Städten des Landes M-V.



Gründungen je 10.000
Erwerbsfähige



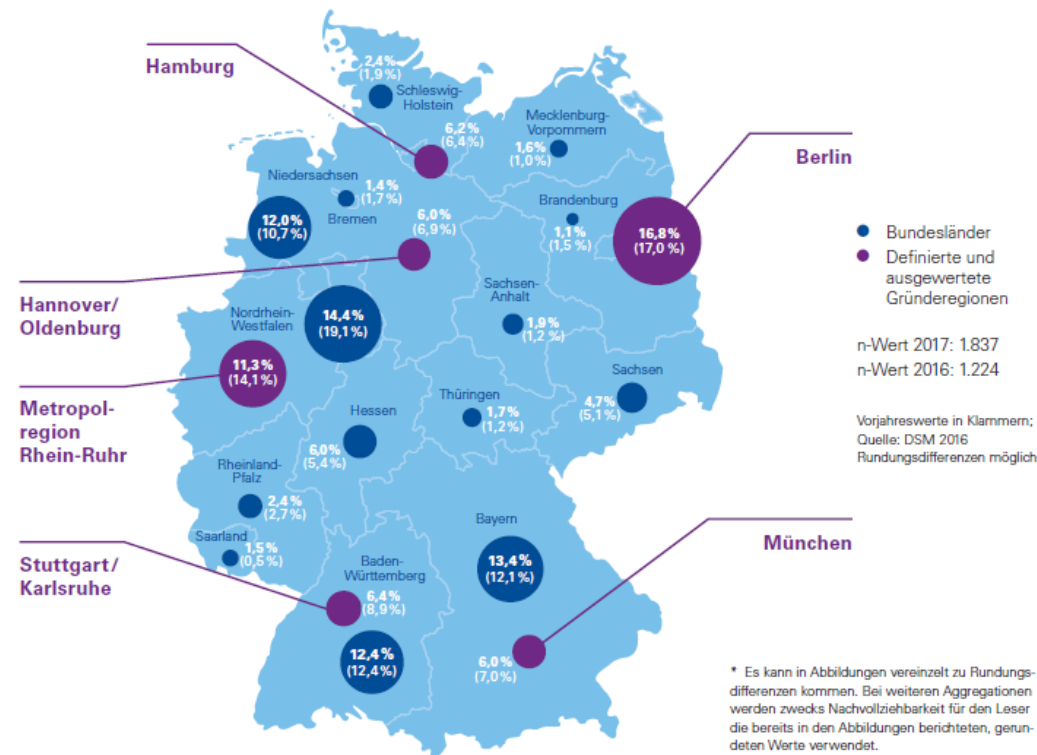
Stadt/Landkreis	Gründungen
Rostock, Stadt	1,84
Schwerin, Stadt	1,34
Mecklenburgische Seenplatte	0,83
Landkreis Rostock	1,89
Vorpommern-Rügen	1,24
Nordwestmecklenburg	1,20
Vorpommern-Greifswald	0,72
Ludwigslust-Parchim	0,99

Über alle Branchen konnte M-V mit rd. 29 Startups in 2017 den Gesamtanteil an bundesdeutschen Startup-Gründungen auf 1,6% erhöhen

Der 5. Deutsche Startup Monitor repräsentiert:

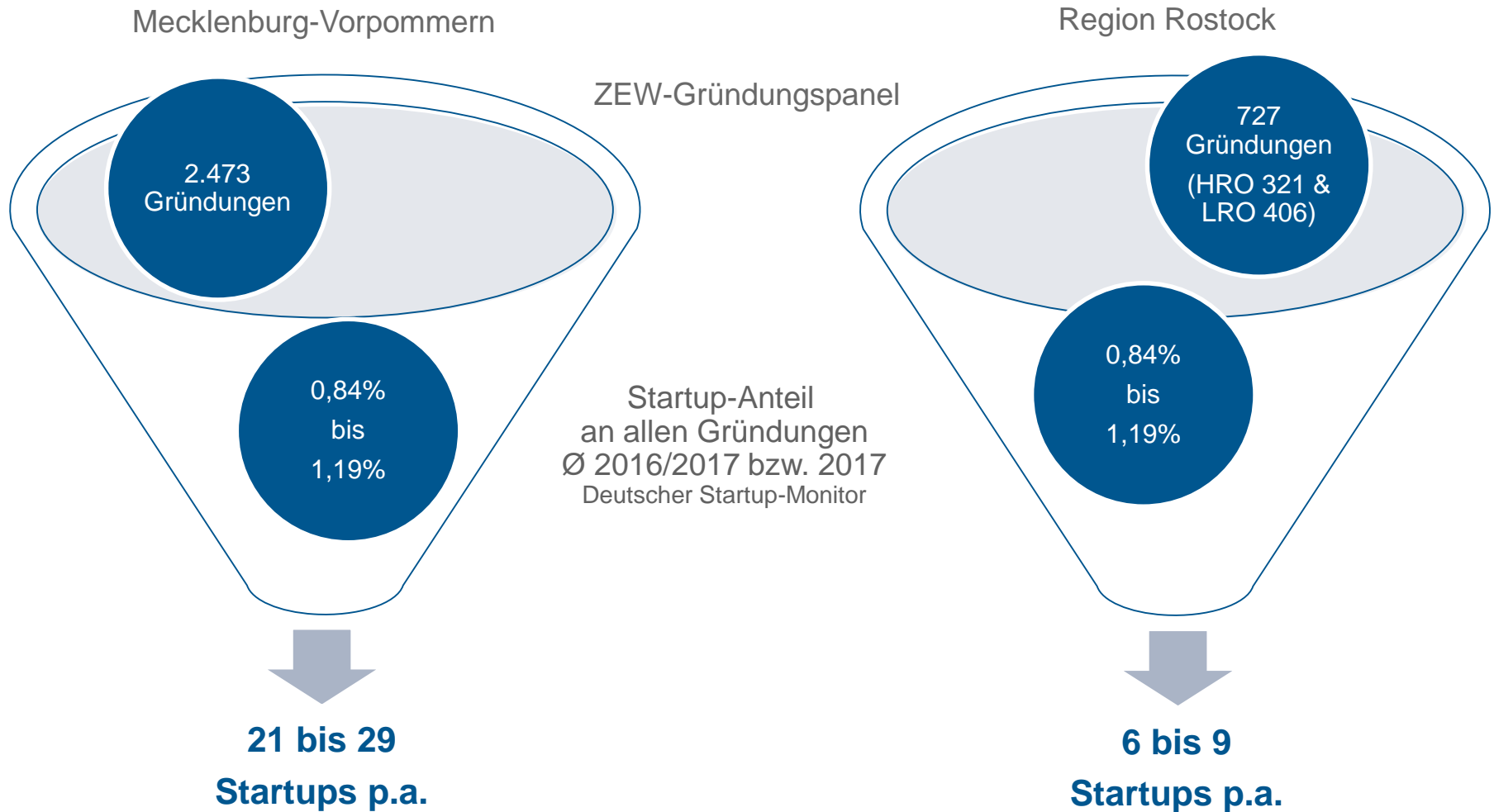
- **1.837** Startups
- **4.245** Gründerinnen und Gründer
- **19.913** Mitarbeiter
- Die Hälfte (52,7 %) der DSM-Startups stammen aus einer der **sechs Gründerregionen**

Abb. 1: Hauptsitz der Startups nach Bundesländern und Gründerregionen (2017)*



Definition „Startup“ des Deutschen Startup-Monitors: Startups sind jünger als zehn Jahre, mit ihrer Technologie und/oder ihrem Geschäftsmodell (hoch) innovativ und weisen ein signifikantes Mitarbeiter- und/oder Umsatzwachstum auf (oder streben es an)

Systematische Herleitung des Potenzials von Startup-Gründungen



Ausgangssituation Region Rostock

- Die Region Rostock ist ein **dynamischer Wirtschaftsstandort**, der sich seit Jahren erfolgreich entwickelt.
- Mehrere **zukunftsfähige Cluster** (v.a. Maritime Technik, Software/IT, Maschinenbau/Produktionstechnik, Biotechnologie, Medizin und Life Science, Handel/E-commerce) lassen auch für die Zukunft eine dynamische und weiter wachsende Wirtschaft in HRO erwarten.
- Der **Wissenschaftsstandort Rostock**, bestehend aus der Universität ergänzt um Fraunhofer-, Leibniz- und Max-Planck-Institute, ist mit seinem Fächer- und Themenspektrum ein wesentlicher **Nukleus für das künftige Gründungsgeschehen**. Damit verbunden ist eine hohe Attraktivität für neue Studierende und den damit verbundenen talentierten, akademischen Nachwuchs.
- Mit ca. 727 Gründungen im Jahresdurchschnitt in HRO & LRO ist die Region **das Gründungszentrum von Mecklenburg-Vorpommern**.
- Die **Lage zwischen Hamburg und Berlin** macht Rostock auch für Startups und Investoren aus der dortigen Szene attraktiv.
- Im Vergleich zu Startup-Städten wie München und Berlin bietet Rostock vergleichsweise **günstige Mietpreise und eine attraktive Lage** am Meer.
- Die **geographische Nähe zu „Startup-Ländern“ wie Schweden und Dänemark** macht internationale Kooperationen möglich.

Ein Startup-Center Rostock adressiert die spezifischen Herausforderungen der Region Rostock

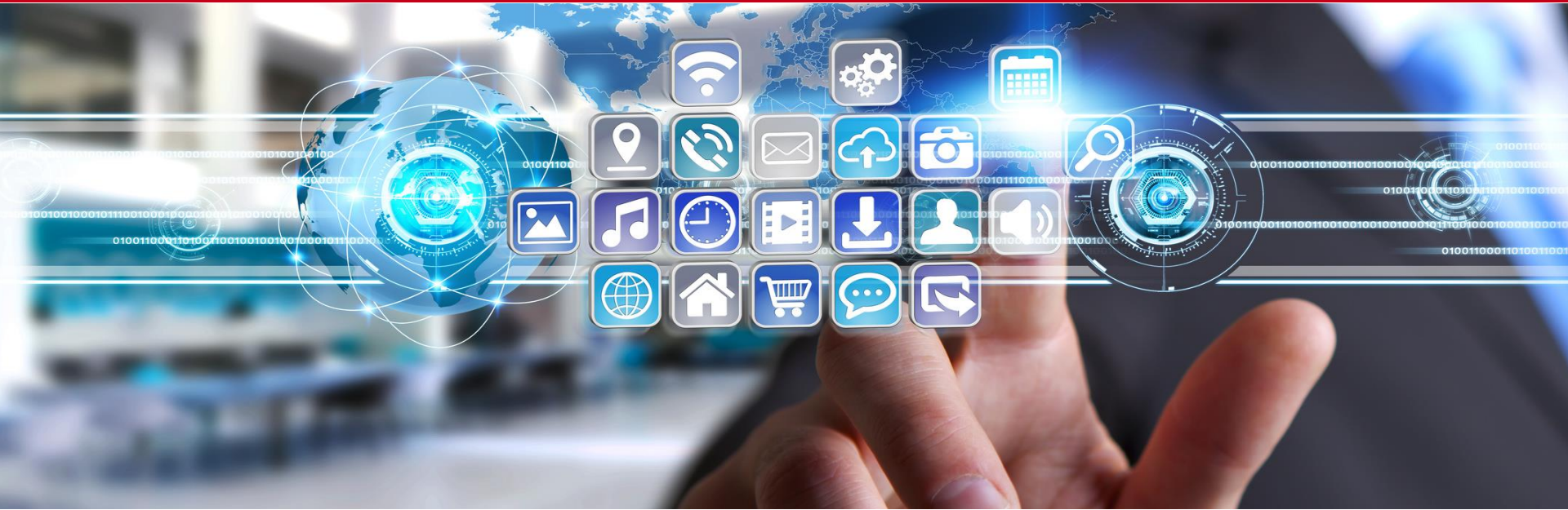
- **Strukturwandel in einigen traditionellen Branchen (u.a. Schiffbau, Metallindustrie)**
- **Innovationstätigkeit** weiterhin **schwach**
- **Zunehmende Bedeutung der Softwarebranche** bei schwacher Ausgangsposition
- **Digitalisierung** führt zu einem **Wandel der Geschäftsbeziehungen** und **Wertschöpfungsketten**
- Bestehende Technologien, Dienstleistungen und Märkte stehen unter wachsendem Druck (**Disruptive Innovation**)



- **Startup Center mit dem Ziel, Innovation und Digitalisierung in der Region Rostock voranzutreiben und Wachstumsimpulse zu setzen**
 - Zielgruppen-Fokussierung auf die Aufbau- und Wachstumsphase potenzialträchtiger Startups
 - Fokus auf gründungsrelevante Forschungsfelder und Schwerpunktbranchen
 - Ein physischer Ort als überregional ausstrahlender Ort mit kreativem Arbeitsflair und hoher Anziehungskraft
 - Matchingplattform für die Zusammenarbeit zwischen etablierten und neuen Unternehmen
 - Schaffung digitaler Schwerpunkte mit überregionaler Strahlkraft

Realistisches Potenzial für 6 bis 9 Startups in Rostock im Jahr

- Ein nennenswerter Anteil der Branchen in HRO fällt in den Bereich der **technologie-/innovationsorientierten Industrie und Dienstleistungen**.
- Die avisierte **Zielgruppe** fokussiert sich auf Startups, die mit ihrer Technologie und/oder ihrem Geschäftsmodell innovativ sind und ein hohes Umsatzpotenzial erwarten lassen.
- Von den durchschnittlich 727 Gründungen im Jahr entfallen rd. 50 auf den Hightech-orientierten Bereich (Industrie & Software), 73 auf wissensintensive DL und 83 auf die Kreativwirtschaft.
- ▶ **Das spezifische Potenzial dieser Gründungen für ein mögliches Startup Center schätzen wir auf 6-9 pro Jahr.**



3. Umfeld- und Stakeholderanalyse

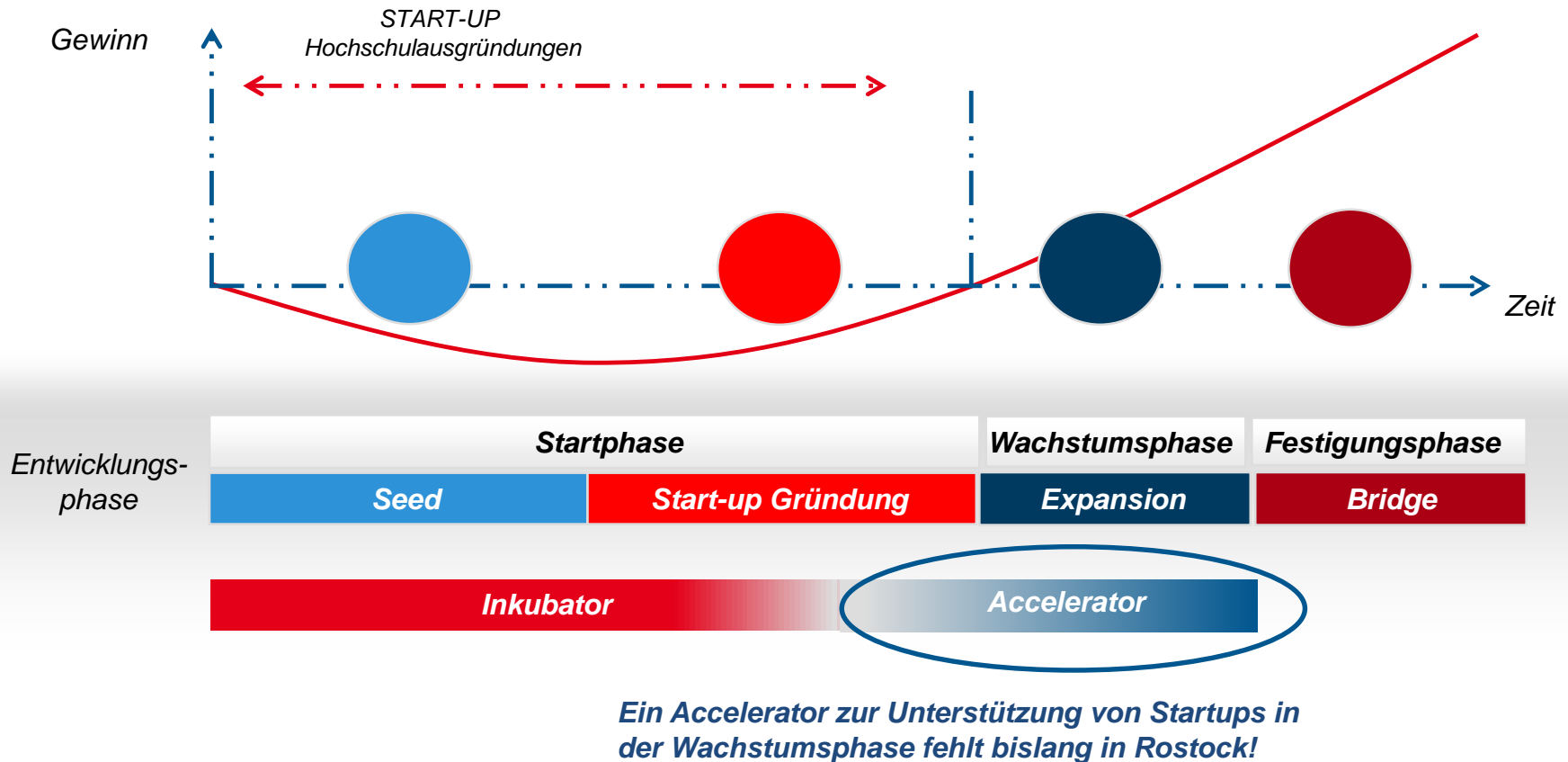
Ausgewählte lokale Akteure der Gründerszene, ihr Profil und ihre Angebote

Branche	Akteur	Profil	Angebote für Startups
(An-) Institute der Universität Rostock	Zentrum für Entrepreneurship (ZfE)	Gründungszentrum der Universität Rostock, Inkubator für Startups in der Gründungsphase, Über Wettbewerbe und InnoPreis in ganz MV engagiert.	Unterstützung von Startups in der Inkubatorphase durch Beratung, Workshops, Netzwerkevents, Seminare etc.
	Hanseatic Institute for Entrepreneurship (HIE-RO)	An-Institut der Universität Rostock, konzentriert sich zur Zeit v.a. auf Projekte der internationalen Zusammenarbeit, ursprünglich auch für Gründungsförderung zuständig	Unterstützung bei der Vernetzung v.a. ins Ausland
Technologie und Innovationszentren & Betreiber	KOE Rostock	Betreiber der Zentren Biomedizinisches Forschungszentrum Rostock, Lasertechnologie- und Transferzentrum Rostock, Forschungszentrum für Biosystemtechnik und Biomaterialien Rostock, Rostocker Innovations- und Gründerzentrum	Möglichkeit zur Anmietung von Büroflächen, Laboren Werkstätten, teilweise ergänzt durch Gründerberatung in Projekten wie „TechnoStartup MV“
	Technologiezentrum Warnemünde	Zentrum für technologieorientierte Unternehmen und Existenzgründer mit Gründerbüro	
	Innovations- und Trendcenter Bentwisch	Vermieter von Produktions-, Gewerbe- und Büroflächen sowie Anlaufstelle für Existenzgründer und junge Unternehmen bei Fragen der Unternehmensgründung und -entwicklung	
	Informatikcenter Roggentin	Innovations- und Gründerzentrum für technologieorientierte Unternehmen und Existenzgründer	

Ausgewählte lokale Akteure der Gründerszene, ihr Profil und ihre Ziele

Branche	Akteur	Profil	Angebote für Startups
Kammern	IHK	Selbstverwalter der Wirtschaft, der das Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft gegenüber der Kommunal-, Landes-, Bundes- und Europapolitik vertritt, hoheitliche Aufgaben wahrnimmt und Unternehmen Serviceleistungen anbietet	Unterstützung von Startups in der Inkubatorphase durch Beratung, Workshops, Netzwerkevents, Seminare etc.
	Handwerkskammer	regionale Dachorganisation, die die Interessen ihrer Mitgliedsbetriebe auf allen Ebenen des wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Lebens vertritt	Unterstützung bei der Vernetzung v.a. ins Ausland
Kreativwirtschaft	projekt:raum	Co-Work-Space und Plattform für Kreativszene	-
	Haus der Innovationen	technologisch ausgestattetes Gebäude für junge Firmen der IT-Branche mit „Open Space“ und regelmäßigen Veranstaltungen	Möglichkeit zur Anmietung von Arbeitsplätzen mit Vernetzungsevents
Freie Wirtschaft	E-Werk	Co-Working-Space des Gusti Leder-Geschäftsführers Pietsch	Möglichkeit zur Anmietung von Arbeitsplätzen im Co-Working-Space
Forschungseinrichtungen / verbände	Fraunhofer-Institut IGD	Partner von Wirtschaft und Industrie für innovative Lösungen, Entwicklung von Softwarelösungen für maritime Wirtschaft, Maschinen- und Anlagenbau sowie Informationstechnologie; überregionale Kooperationsangebote u. Programme für Startups	Potenzieller Kooperationspartner für Startups
	Forschungsverbund MV	Verwertung von Forschungsergebnissen und Unterstützung von technologieorientierten Unternehmensgründungen in Zusammenarbeit mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen	Seminare und Coaching, Unterstützung in der Finanzierung von Wissenschaftsausgründungen

Verschiedene Phasen der Startups und jeweilige Förderungsinstrumente



Was fehlt? Wo gibt es Angebotsdefizite?

Programme

- bisher kein Acceleratoren-Programm in der Region Rostock und Umgebung
- keine Anschluss-Unterstützung nach der Inkubatorphase

Beratung & Coaching

- Angebote nur in Inkubatorphase vorhanden
- viele Akteure vor Ort unterstützen den Accelerator-Gedanken und bestätigen das Defizit

Vernetzung

- fehlende gemeinsame Struktur und Zusammenarbeit/ Vernetzung der einzelnen Akteure
- fehlende überregionale Vernetzung

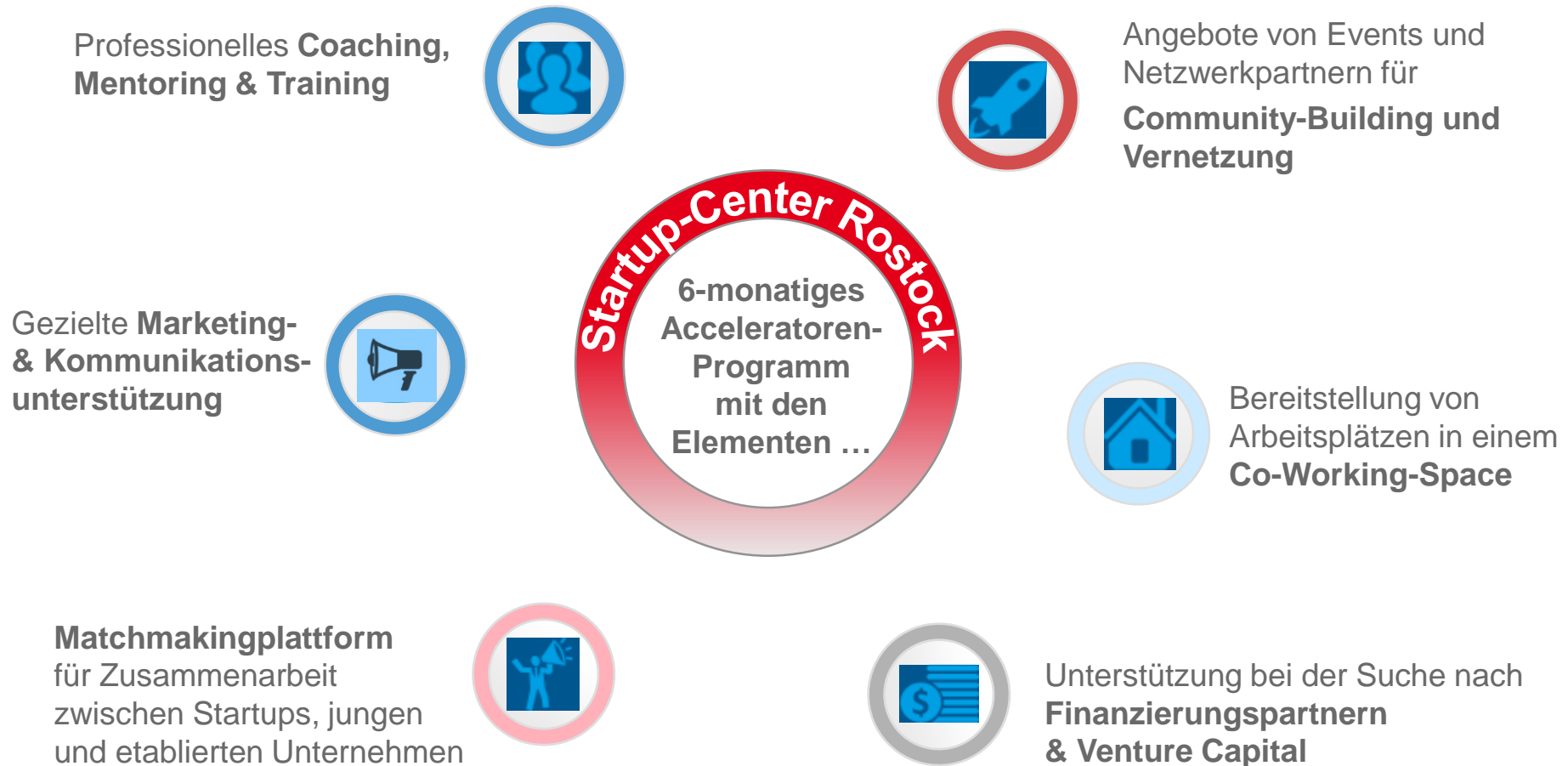
Flächen

- viele Angebote, die grundsätzlich geeignet sind, aber oft zu kostenintensiv
- bestehende Anbieter zum Teil belegt (z.B. TZW)
- vielen Angeboten fehlt ein kreatives Ambiente und der Anschluss an die Startup-Community



4. Leistungsangebot & Geschäftsmodell des Startup-Centers Region Rostock

Mögliche Elemente eines Startup Centers Region Rostock im Überblick



Benchmarking – was machen die anderen? Teil 1


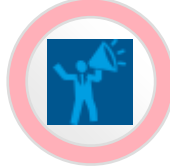

Einrichtung	Ziel	Services/Angebote	Infrastruktur	Personal	Betreiber, Partner und Finanzierung
Startup-Zentrum Mobilität und Innovation Braunschweig	Betreuung von jährlich bis zu sechs Start-ups aus der Mobilitätsbranche in einem sechsmonatigen Programm	Beratung in den Bereichen BWL, Technik, Jura, Pitch-Training, Vermittlung von Kontakten	Büroräume, Konferenz- und Meetingräume, technisches Equipment, Anbindung an das Gigabit-Netz der TU	Projektmanagerin (Vollzeit-Stelle) und Coach (75%-Stelle)	Betreiber: Braunschweig Zukunft (städt. Wirtschaftsförderungsgesellschaft) Finanzierung: zwei Jahre 170.000 Euro jeweils von Land und Stadt
ThEx innovativ Erfurt	unterstützt und begleitet innovative Unternehmensgründungen in Thüringen	Beratung und Coaching zu Geschäftsmodellen, Qualifizierung und Finanzierung, Workshops, Identifizierung von Kooperationspartnern, Gründungsevents	Keine Räumlichkeiten/ Büros für Startups	siebenköpfiges Team aus Geschäftsführer, Projektleitung und Beratern	Trägerschaft: Stiftung für Technologie, Innovation und Forschung Thüringen Förderer: Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft aus EU-Mitteln
Weinberg Campus Innovation Hub Halle	Unterstützung durch Gründungsberatung und Inkubator	Unterstützung von der Entwicklung der Unternehmensideen bis hin zur Suche nach Förder- und Finanzierungsoptionen, Vernetzung Startups mit etablierten Unternehmen	Büros, Labore, Gemeinschaftsräume und Co-Working-Space	zwölfköpfiges Team aus Geschäftsführern, Gebäudemanagern, Assistenten, Hausmeistern, Projektmanagern	Finanzierung: Förderung durch das Land Sachsen-Anhalt und die EU

Benchmarking – was machen die anderen? Teil 2

Einrichtung	Ziel	Services/Angebote	Infrastruktur	Personal	Betreiber, Partner und Finanzierung
Hi-Cube Hildesheim	Sechsmonatiges Acceleratoren-Programm, Förderung innovativer Unternehmensgründungen in der Region, Ideen der Startups in Geschäftsmodelle überführen	Vernetzung, Mentoring, Training-Events, Workshops, Pitch-Training, Businessplanerstellung, Fördermittelberatung, Kapitalbeschaffung	Noch in Planungsphase	Noch nicht aufgestellt	Berteiber: Zusammenschluss von Unternehmerpersönlichkeiten aus der Region
Spinlab Leipzig	Unterstützung bei der Professionalisierung und Wachstum von Startups im Rahmen eines sechsmonatigen Accelerator-Programms. Pro Jahr zwei Runden mit jeweils zehn Startups.	Coaching, Mentoring, (inter)nationale Vernetzung, Team-Diskussionen, Workshops, Seminare	600-700 qm Co-Work für Acceler. und Spin-Office in der ehem. Leipziger Baumwollspinnerei, Zugang zu Kopierern, 4 Konferenzräume, Küche und Relax-Raum. Zusätzlich Co-Work für Alumnis im gleichen Haus	siebenköpfiges Team, ein Direktor, vier Manager, ein Coach/ Berater, eine Assistenz	Finanzierung: Anschubfinanzierung (250T€) über Land und Stadt. Laufende Kosten (ca. 500T€) großteils über Firmenpartner. Stadt steuert 6T€ für jedes Team (zusätzlich 4T€, für Startups, die sich nach dem Programm in Leipzig ansiedeln)
Ruhr-Hub Essen	Unternehmen und Start-ups in den sich durch die Digitalisierung ergebenden Chancen zielgerichtet zu unterstützen und aktiv miteinander zu verknüpfen	Vernetzung von Start-ups mit etablierten Unternehmen, Unterstützung in den Bereichen Business Model, Markteinführung, Finanzierung, Events	Ca. 500qm mit knapp 40 Arbeitsplätzen und Meetingräumen, Telefonkabinen etc.	Neunköpfiges Team aus Geschäftsführer, Netzwerkern, Projektmanagern und Community-Managern	wird aus Mitteln der NRW Landesregierung und durch sechs Städte der Ruhr-Metropole gefördert und von Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik unterstützt

Unternehmenszweck *„Accelerator mit überregionaler Ausstrahlung!“*

Unternehmenszweck	<p>Accelerator: Angebot eines speziellen, zeitlich begrenzten Accelerator-Programms für aussichtsreiche Jungunternehmer, die ihre Firma rasch professionalisieren und skalieren wollen. Unterstützung durch ganzheitliche Ausbildung, professionelle Beratung und hochkarätiges Netzwerk.</p> <p>Matchingplattform für die Zusammenarbeit zwischen etablierten und neuen Unternehmen.</p> <p>Knotenpunkt im Netzwerk der lokalen und regionalen Akteure in der Gründungs- und Startup-Förderung.</p>
Zielgruppe	<p>Fokussierung auf die Aufbau- und Wachstumsphase von potenzialträchtigen Startups mit Technologieschwerpunkt nach der eigentlichen Gründungsphase</p> <p>Landesweit und national, ggf. auch international</p>
Branchenfokus	<p>Branchenfokus empfohlen – aber nicht zu eng:</p> <ul style="list-style-type: none">– Gesundheitswesen– Unternehmensnahe DL– Forschung- & Entwicklung– Handel– Logistik– Software/IT– Maschinenbau– Tourismus
Anzahl, Dauer	<p>6-9 Startups pro Jahr im Regelbetrieb</p> <p>Dauer: 6 Monate</p>
Zugang	<p>Bewerbungsverfahren</p> <p>Landes- und bundesweite Bewerbungen</p> <p>Auswahl durch einen Beirat (idealerweise mit Finanziers)</p>

Leistungen/Services (1)	„Coaching und Vernetzung im Fokus!“
<p>Coaching / Mentoring/ Training</p> 	<p>Projektmanager steuern die Startups durch die Accelerator-Phase</p> <p>Projektmanager und externe Kooperationspartner unterstützen die Startups abseits der klassischen Gründerberatung in passgenauen Formaten, u.a.</p> <ul style="list-style-type: none">– bei Fragen zur strategischen Ausrichtung– bei Finanzierungsfragen– in Rechtsfragen– bei Marketing/Kommunikation– in ihrer Weiterentwicklung <p>Angebot von Trainings, Coachings zur Persönlichkeitsbildung und Qualifizierung</p>
<p>Kommunikation / Matching</p> 	<p>Matching Events: Regelmäßige Events, die Investoren, etablierte Unternehmen und potenzielle Startups zusammenbringen</p> <p>Problem Pitches: Unternehmen präsentieren Probleme aus ihrem Business-Umfeld, für die sie Lösungen suchen oder Gründer, mit denen sie kooperieren können. Gründer können Support-Anfragen zu Themen stellen, bei denen sie Unterstützung benötigen.</p>
<p>Vernetzung</p> 	<p>mit lokalen Stakeholdern</p> <p>mit lokalen und überregionalen Unternehmen</p> <p>hochkarätiges Mentorennetzwerk (learn from the best) und beste Zugänge zu mittelständischen Unternehmen und Großunternehmen regional und überregional</p> <p>Future Camps: Format, das interessierte Unternehmen und Startups thematisch über einen längeren Zeitraum miteinander verbindet.</p>

Leistungen/Services (2) „Community Building – Voneinander lernen!“

Community, Events



Events zur Vernetzung der Startups untereinander und mit anderen jungen, technologieaffinen Unternehmen der Region → **Community Building**

Co-Working



Räumlichkeiten zur kurzfristigen Nutzung (6 Monate) / Anmietung von Arbeitsplätzen (Flex-Desk-Prinzip) für Startups, Gründer und ad-hoc Teams aus IT-Entwicklern und Corporate-Teams.

Meeting-Räume

Begegnungs-/Relax-Räume

Marketing

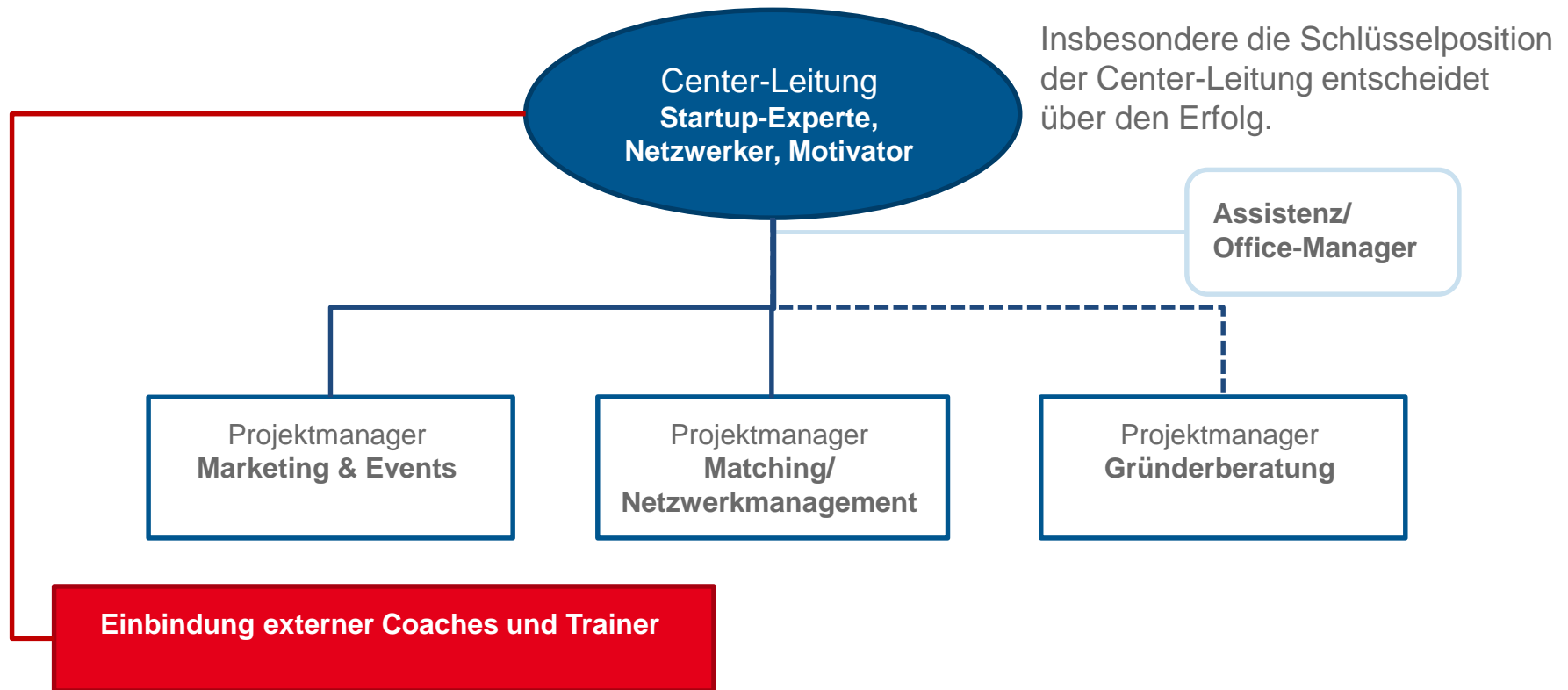


Projektmanager im Bereich Marketing, Unterstützung der Startups bei Marketing und Kommunikation

Vermarktung des Startup Center u.a. mit Hilfe von Social Media und eigenem Internetauftritt zur Erhöhung der Reichweite

Überregionale, ggf. internationale Vermarktung des Angebots über Portale für Startups und Venture Capital

Personalausstattung - „Das Personal entscheidet über den Erfolg!“



4.5 Personalausstattung (2)

Rolle	Center-Leitung	Projektmanager Gründerberatung	Netzwerk- Manager & Trendscout	Projektmanager Marketing & Events	Assistenz/ Office-Manager
Rollen- beschreibung	Geschäftsführer & Repräsentant des Startup-Centers <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ist bei etablierten Unternehmen bestens vernetzt ▪ Hat Verdienste in Wirtschaft/Politik ▪ Motivator ▪ Öffnet Türen für Startups ▪ Gesamtsteuerung (SC-Mgmt.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratungen (Recht, BWL, Finanzierung etc.) ▪ Förderung und Training für Startups ▪ Know-How-Transfer zwischen Startups und Mittelstand und Industrie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vernetzung des Startup-Centers ▪ Beobachtung von Trends ▪ Suche nach Neugründern, Venture Capital, Startups und Kooperationen mit Service Partnern ▪ Organisation von Workshops, Demos & Pitches 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination, Steuerung und Ausführung von Marketing-aktivitäten des SC ▪ Beratung der Startups in Marketingthemen ▪ Know-How in Bespielung digitaler Netzwerke und Medien, Blogosphäre, Social Media & Veranstaltungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Administrative Abwicklung von sämtlichen Veranstaltungen & Aktivitäten des Hubs ▪ Kaufmännische Kontrolle aller Fördermittel ▪ Unterstützung des SC-Management
Anzahl	1	1 (extern möglich)	1 (Ausbaustufe)	1	1
Kosten (Monat)	6.500€	5.200€	5.200€	5.200€	4.000€
Jährliche Kosten	78.000€	62.400€	62.400€	62.400€	48.000€

- Bei zunächst drei Vollzeitstellen (Leitung, Projektmanager Marketing & Events und Assistenz) Arbeitgeberbrutto-Gesamtkosten ca. 188.400 €. Nach Ausbau auf fünf Vollzeitstellen Gesamtkosten von ca. 313.000 €.

Anforderungen an die Infrastruktur eines SC in Rostock

Räumlichkeiten



→ Es sollte eine **zentrale Anlaufstelle** geben:

Das Programm sollte räumlich an einem festen Ort angesiedelt sein und durch Büroräume oder einen Co-Working-Space für die Startups ergänzt werden.

→ Räumlichkeiten mit **kreativem Arbeitsflair** und ein architektonisch inspirierendes Ambiente mit hoher Anziehungskraft erleichtern die Akquise von Startups und die überregionale Ausstrahlung.

→ Wichtiger Faktor bei den möglichen Räumlichkeiten ist die **Miete**:

Da junge Startups in der Regel wenig Geld aufbringen können, sollte die Miete **kostenlos oder sehr kostengünstig** sein.

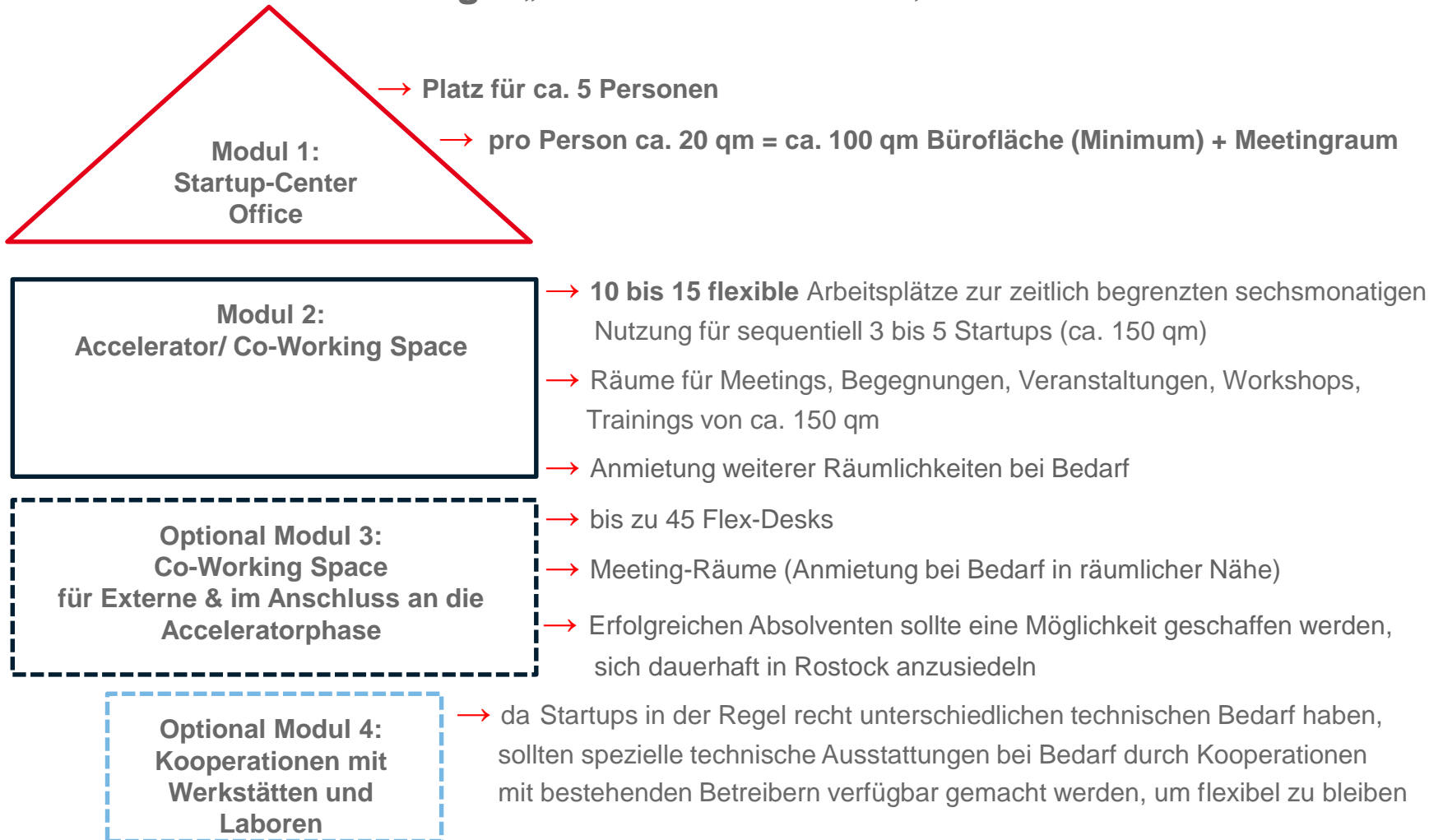
Ausstattung

- Konferenzräume und Rückzugsräume informeller Art helfen bei der Vernetzung
- Ein Angebot mit Flex-Desks ist sinnvoll. Standard IT-Ausstattung, schnelles Internet + Kopierer/Drucker und Konferenzräume mit moderner Präsentations- und Moderationstechnik.
- Bei Bedarf können Kooperationen mit Anbietern von 3D-Druckern, Laboren, Werkstätten o.ä. eingegangen werden

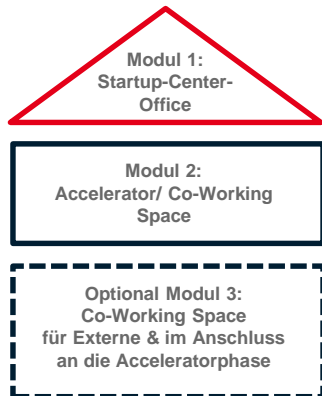
Umfeld

- Durch die Bereitstellung weiterer Büros, die an etablierte Unternehmen oder „Alumni“-Startups vermietet werden, kann eine Vernetzung zwischen Startups und etablierten Unternehmen gelingen und ein innovativer Austausch stattfindet.
- Eine zentrale Lage ist von Vorteil, aber kein Muss, da für jungen Startups Mietpreis, Umfeld und Ambiente wichtiger sind als Erreichbarkeit.

Raumbedarf & Ausstattung – „Ambiente statt Größe, mieten statt bauen“



Räumliche Ansiedlung – „Präferenz für Angebote unter einem Dach“



- Das SC-Office sollte sich idealerweise am gleichen Ort wie die Arbeitsplätze der Startups befinden. Im Idealfall können sich auch Startups, die den Accelerator erfolgreich absolviert haben („Alumnis“) in räumlicher Nähe in einem Co-Work o.ä. ansiedeln.
- Ist alles unter einem Dach zentriert, wird der Teamspirit gefördert. Die Mentoren haben täglich Kontakt zu ihren Startups. Workshops, Seminare und Events können direkt vor Ort stattfinden.
- Räumliche Nähe von Netzwerkpartnern, idealerweise junge technologieaffine Unternehmen, „erwachsene Startups“ stärkt den Netzwerkaspekt.
- Im Idealfall existiert im gleichen Gebäude oder in räumlicher Nähe ein Co-Working Space, in dem sich erfolgreiche „Alumnis“ des Accelerators mietgünstig niederlassen können. Solch ein Angebot schafft einen zusätzlichen Anreiz für den Accelerator, zugleich profitieren Stadt und Region von der Ansiedlung potenziell wachstumsstarker Startups.
- Ein physischer, überregional ausstrahlend Ort ist wichtig. Neben dem Neubau/Sanierung eines eigenen Centers kommt auch die Anmietung bereits bestehender Räumlichkeiten in Frage.
- Räumlichkeiten mit kreativem Arbeitsflair und ein architektonisch inspirierendes Ambiente mit hoher Anziehungskraft erleichtern die Akquise von Startups und die überregionale Ausstrahlung.
- **Jedoch:** Inhalte, Programmangebote und Vernetzung sind wichtiger als Flair und Ambiente!

Grundsätzlich ist es auch denkbar, Startup Center und Accelerator räumlich zu trennen. Die Co-Working Spaces, welche die Startups nutzen, könnten an einem anderen Ort untergebracht werden. Möglich wäre z.B., dass sich die Startups in bereits bestehenden Co-Working Spaces kostenlos einmieten können. Dort sollten auch Räume für Meetings und Workshops vorgehalten werden, so dass die Betreuung der Startups dann auch im Accelerator-Co-Work stattfinden kann.

In dieser Variante leidet jedoch die konzentrierte Accelerator-Atmosphäre, die Vernetzung und das Community-Building.

Warum ist Vernetzung notwendig?

- Erfahrungen erfolgreicher Startup Center in Deutschland: Eine dauerhafte Auslastung des Startup Centers mit ca. zehn Startups im Jahr lässt sich nur durch eine überregionale (national-internationale) Anwerbung wachstumsstärkender Startups gewährleisten.
- Thematische Profilierung durch überregionale Unternehmenspartner
- Attraktivität eines Startup Centers lebt von der Zahl der Kontakte zu attraktiven Unternehmen, die als Mentoren, Finanziierer und potenzielle Kunden Impulse für die Startups liefern.
- Disruptive Innovationen fordern Lösungsangebote, die nur durch Vernetzung bereitgestellt werden können.

Worauf soll sich das Netzwerk konzentrieren?

- Netzwerk in Profilierungsthemen aufbauen
- Nicht nur auf Netzwerk vor Ort konzentrieren, um überregionale Startups und Partner zu erreichen
- An bestehende, gewachsene Netzwerke im Ostseeraum anknüpfen
- Netzwerke der Startup-Szene nutzen, bspw. Startup-Portal f6s.com
- Vernetzung mit anderen Startup-Centern in Deutschland

4.7 Vernetzung (2) – potenzielle Netzwerkpartner vor Ort

Netzwerkpartner	„Lokal und überregional vernetzt“
ZfE / Universität	Inkubator, Schnittstelle zur Universität, wichtigster Partner, erste Stufe in der „Wertschöpfungskette“, Zugang zum Gründerpotenzial Studenten / Wissenschaftler landesweit
Fraunhofer IGD & weitere Forschungseinrichtungen	Netzwerk, Gründungspotenzial & Gründungserfahrung, Mentoring
IHK, HWK, Initiativkreis Gründung	Netzwerk zur Gründerförderung Partner für existierende Branchennetzwerke
E-Werk, „Deutsche Med“, KOE	Potenzielle Partner für Co-Working, Flächenangebote für SC-Office, Accelerator oder Alumi-Standorte
TZW, ICR, Innovationszentrum Bentwisch	Netzwerkpartner für Kontakte/Matching zu KMU und ehemaligen Startups Flächen für Startups nach der Acceleratorphase
Forschungsverbund MV	Beratungsstruktur, landesweite Vernetzung
HIE-RO	Netzwerkpartner für internationale Kontakte (z.B. nach Mittelosteuropa)
Cluster Kreativwirtschaft, Warnow Valley, BioCon Valley, etc.	Partner für existierende Branchennetzwerke, Netzwerkpartner Gründer-Community
Rostocker Unternehmen	Mentoren Finanzierungspartner / „Premiumpartner“ des SC
Startup Center in Deutschland	Zugang zu potenziellen Bewerbern auf das Acceleratoren-Programm Zugang zu Finanziers, Mentoren, etc. Know-How-Transfer

Vernetzungsmöglichkeiten zu Skandinavien, dem Baltikum und Mitteleuropa durch zentrale Lage Rostocks



Internationale Partnerschaften Rostocks mit „Startup-Ländern“

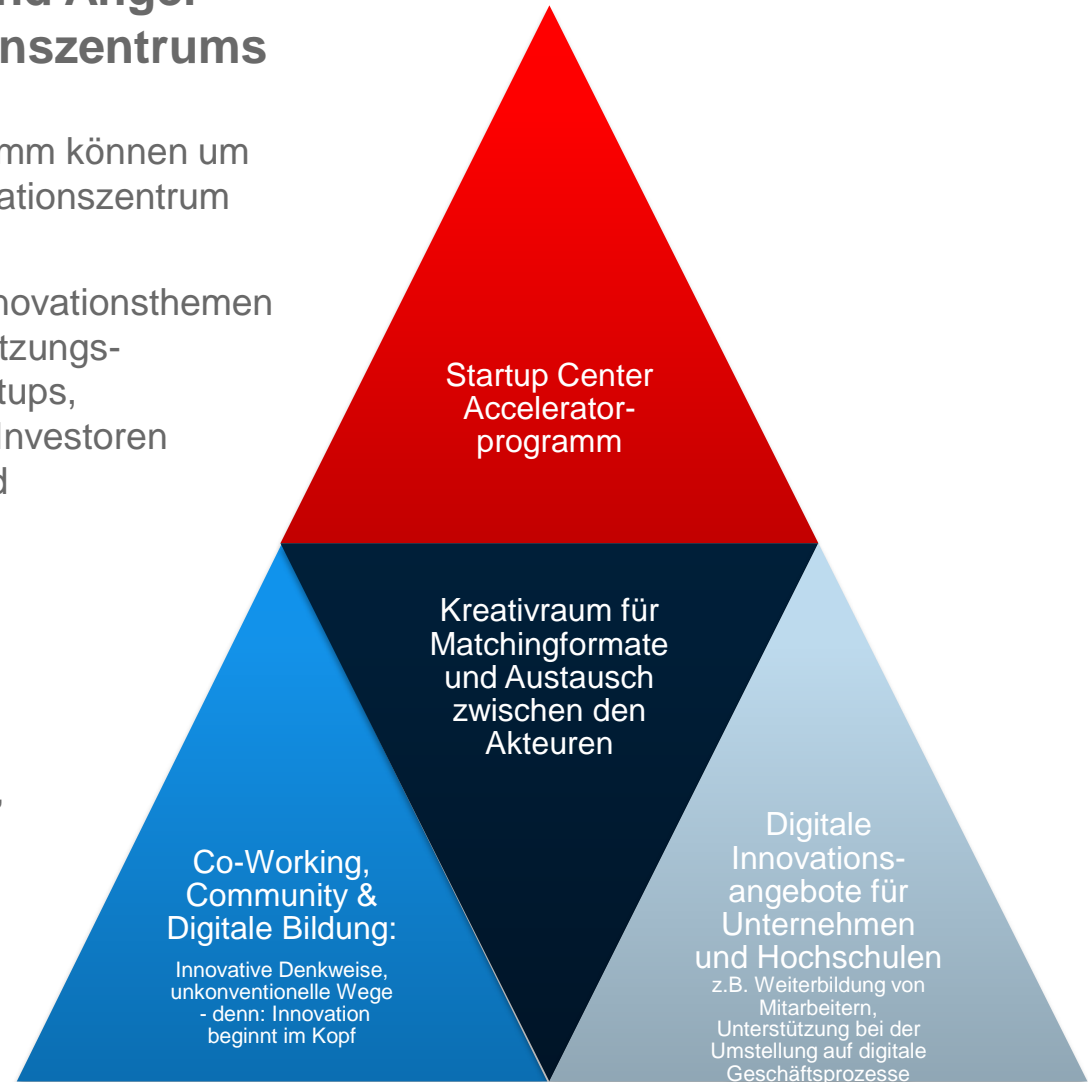
Baltischer und mittelosteuropäischer Raum		
Riga		Lettland, Städtepartnerschaft & Baltic Sail Städtepartner
Klaipeda		Litauen, Baltic Sail Städtepartner
Rijeka		Kroatien, Städtepartnerschaft
Stettin		Polen, Städtepartnerschaft & Baltic Sail Städtepartner
Danzig		Polen, Baltic Sail Städtepartner
Varna		Bulgarien, Städtepartnerschaft
Skandinavischer Raum		
Turku		Finnland, Städtepartnerschaft
Bergen		Norwegen, Städtepartnerschaft
Aarhus		Dänemark, Städtepartnerschaft
Göteborg		Schweden, Städtepartnerschaft
Karlskrona		Schweden, Städtepartnerschaftliche Kooperation & Baltic Sail Städtepartner
Guldborgsund		Dänemark, Städtepartnerschaft & Baltic Sail Städtepartner

Das Startup-Center als Dreh- und Angel- punkt eines digitalen Innovationszentrums

- **Digitalisierung** kann als revolutionäre (disruptive) Umwälzung verstanden werden, die alle Bereiche der Wirtschaft erfasst.
- Das Startup Center setzt mit dem Ziel an **Innovationen und Erfahrung im Bereich Digitalisierung** projektorientiert **zusammenzuführen**, um Digitalisierung in der Region konkret voranzutreiben.
- Das Startup Center **führt die Kompetenzen der Partner (Startups & etablierte Unternehmen) zusammen** und erzeugt hierdurch einen Nutzen, der aufgrund der Synergien größer ist als die Summe der Einzelbeiträge:
 - junge technologieaffine Startups werden von erfahrenen Beratern und Mentoren zur Marktreife begleitet
 - Startups und junge Unternehmen lernen voneinander
 - etablierte Unternehmen profitieren von Innovationen und Know-How
 - Startups finden Anwendungsfelder, Kunden oder Entwicklungspartner in etablierten Unternehmen
 - ...
- Das Startup Center dient als **Matchingplattform** und **Drehscheibe** und setzt Impulse für **die Mobilisierung der digitalen Wirtschaft in der Region Rostock**

Das Startup-Center als Dreh- und Angelpunkt eines digitalen Innovationszentrums

- Startup-Center und Acceleratorenprogramm können um weitere Module zu einem digitalen Innovationszentrum erweitert werden.
- Mit einem integrierten Anlaufpunkt für Innovationsthemen in der Region Rostock können die Vernetzungs- und Kooperationsaspekte zwischen Startups, Hochschulen, Mittelstand, Industrie und Investoren weiter gestärkt und Wissenstransfer- und Bildungsaspekte adressiert werden.
- Denkbar sind bspw.
 - Kreativräume und Co-Working-Spaces
 - Digitale Innovationsangebote für Unternehmen und Hochschulen
 - Netzwerk- und Matchingformate für Startups, Mittelstand, Investoren und Wissenschaft, die über das Acceleratorenprogramm hinausgehen
 - Angebote im Bereich Digitale Bildung



Unternehmenszweck

- Das Startup-Center Rostock schließt mit einem Acceleratoren-Programm eine Lücke im Unterstützungsangebot für technologieaffine Gründer mit Wachstumspotenzial.
- Die Kernidee: Eine hochwertige intensive Betreuung und Begleitung über 6 Monate, aber nicht länger!
- Durch eine konsequente Ausgestaltung der Acceleratorfunktion kann das SC Rostock Alleinstellungsmerkmale mit überregionaler Ausstrahlungskraft entwickeln und die digitale Wirtschaft in der Region mobilisieren.

Personal

- Das SC Office sollte mit 4-5 qualifizierten Mitarbeitern ausgestattet sein.
- Insbesondere die Leitung muss mit einem erfahrenen Netzwerker und einer anerkannten Persönlichkeit der Startup Szene besetzt sein. Sie ist entscheidend für den Erfolg!

Vernetzung

- Die vorhandenen Strukturen und Akteure in Rostock und MV ergänzen die Beratungs- und Unterstützungskette in der vorgelagerten Start- und der nachgelagerten Festigungsphase.
- Die überregionalen Potenziale müssen erschlossen werden, z.B. über Vernetzung und bestehende Netzwerke der HRO sowie über Marketingaktivitäten in einschlägigen Netzwerken der Startup-Szene.

Räumlichkeiten und Infrastruktur

- Ambiente geht vor Größe, Vernetzung und Community-Building habe Priorität. Präferiert werden sollte daher eine Lösung, die SC-Office und Accelerator unter einem Dach vorsieht (Flächenbedarf ca. 400-500qm).
- In räumlicher Nähe sollten mietgünstige Ansiedlungsmöglichkeiten für einen Cluster innovativer Unternehmen und/ oder SC-Alumni vorhanden sein oder geschaffen werden.

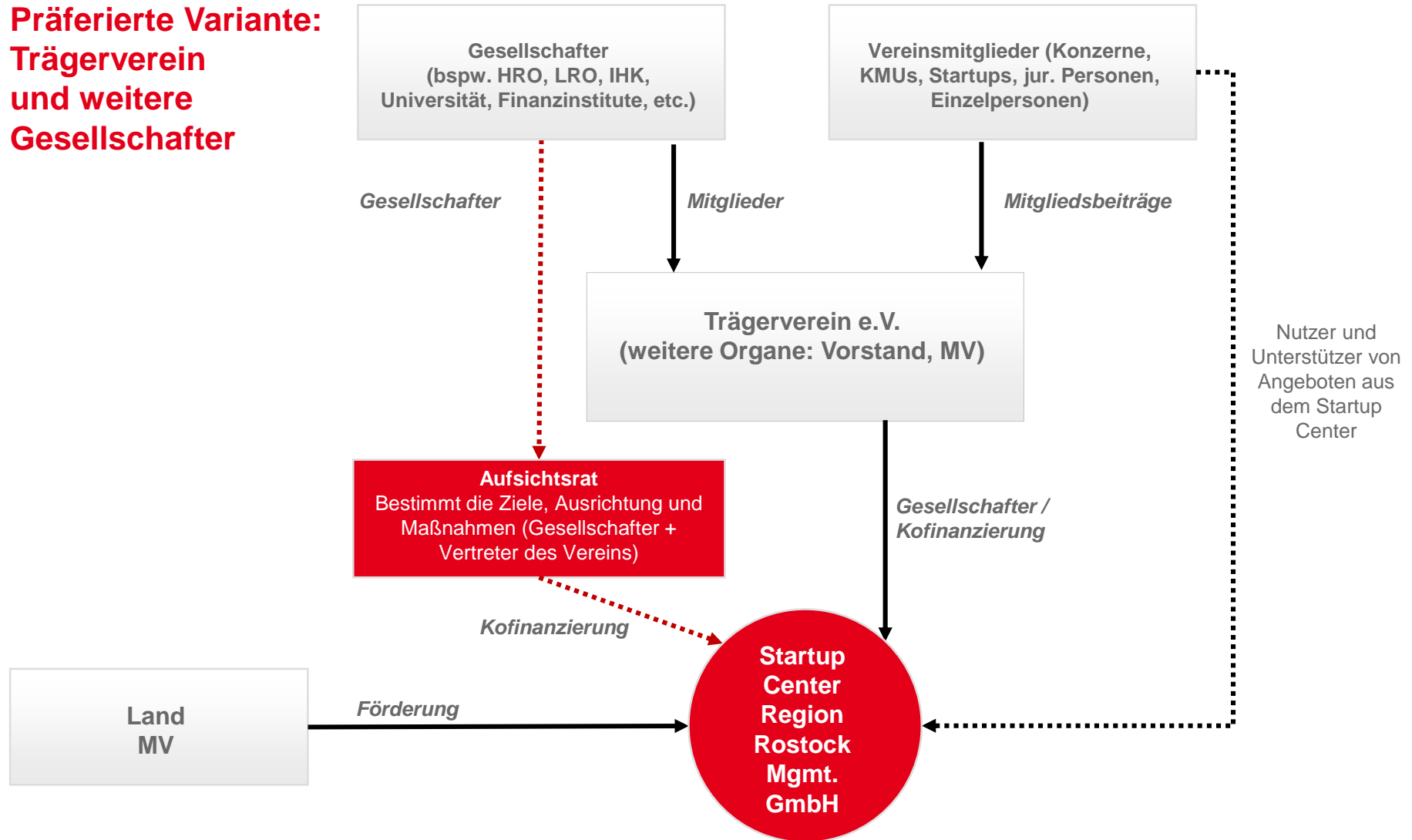


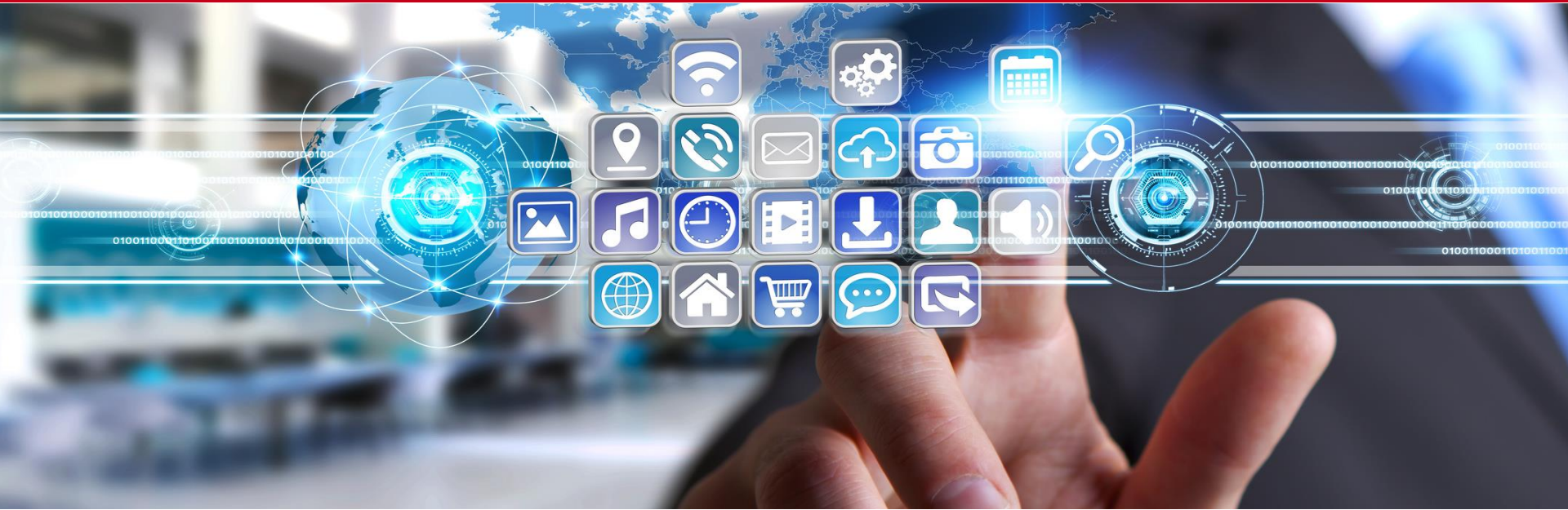
5. Betreibermodell und Trägerstruktur

Mögliche Alternativen für Rechtsform und Gesellschafterstruktur



Präferierte Variante: Trägerverein und weitere Gesellschafter





6. Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Investitionskosten SC-Office und Accelerator

Investitionskosten (netto)	Anzahl	Kosten
Einrichtung SC Office		
Büro Arbeitsplätze incl. IT	5	14.500 €
Meetingraum für 15 Personen	1	5.750 €
Summe SC Office		20.250 €
Einrichtung Accelerator		
FlexDesks incl. Monitor	15	18.000 €
Besprechungsräume á 10 Pers.	4	16.000 €
Lounge	1	3.000 €
Küche	1	10.000 €
Summe SC Office		47.000 €
Gesamt		67.250 €

Mietlösung (Kein Aufwand für Sanierung/Modernisierung)

3 FlexDesks je Startup, ausgestattet mit Tisch, Bürostuhl und Monitor

Vier Besprechungsräume für je bis zu 10 Personen, flexibel zusammenlegbar

Informeller Loungebereich für Community Building und Networking

- Mietlösung (Kein Aufwand für Sanierung/Modernisierung)
- Investitionskosten müssen auch die Vorlaufphase umfassen
- Mind. ein halbes Jahr Vorlauf nach Entscheid: 6 Monate Suche Objekt/Ausstattung +Aufbauarbeit des SC-Teams

Drei Säulen zur Finanzierung des Startup Centers Region Rostock

Landesförderung

- Finanzierung einer Gebäudehülle (bei Bedarf)
→ Förderung (WM) 90% möglich
- Finanzierung Innenausstattung
→ Förderung (WM)
- Finanzierung Accelerator-Programm
→ Zuschuss/Förderung Land
- Finanzierung Markteintritt
→ Zuschuss/Förderung Land (bspw. Miete, Coachingmodule, Vorgründungsstipendien)
- Finanzierung Co-Work für Bestandsunternehmen
→ Zuschuss/Förderung Land

Kofinanzierung

- Kofinanzierung
→ über Mitgliedsbeiträge im Trägerverein
→ über Kapitaleinlage in der SC Management-GmbH
- Mit fünf Gesellschaftern entfällt je Gesellschafter eine Einlage von ca. 35T€ zur Kofinanzierung der Anfangsinvestition und ein jährlicher Finanzierungsbeitrag von ca. 20T€-30T€ zur Kofinanzierung des laufenden Betriebs
- Ggf. Teilfinanzierung über kostengünstige Vermietung oder kostenlose Gestellung von Büroflächen
- Kommunale Partner bieten ebenso wie Unternehmenspartner geldwerte Leistungen wie Workshops und Coaching unentgeltlich für die Startups an

Private Finanzierung

- Flexibles Modell mit unterschiedlichen Rollen der Partnerunternehmen (Strategiepartner, Innovationspartner, Premiumpartner etc.)
- Partner bieten geldwerte Leistungen wie Workshops und Coaching unentgeltlich für die Startups an
- Premiumpartner-Modell mit höheren Entscheidungsrechten bei der Auswahl der Startups, Anspruch auf Pitches oder andere Vorteile, Beitrag rund 15.000 € pro Premiumpartner
- Für „einfache“ Vereinsmitglieder nach Unternehmensgröße gestaffelte Mitgliedsbeiträge im Trägerverein, durchschnittlich rd. 3.000 € pro Unternehmen
- In der Aufbauphase mit den Jahren steigender Mitgliedsbeitrag („Staffel-Beitrag“), z.B. 20% jedes Jahr bis zu einer Höchstgrenze v. 5.000€

Kostenschätzung Anlaufphase und Regelbetrieb

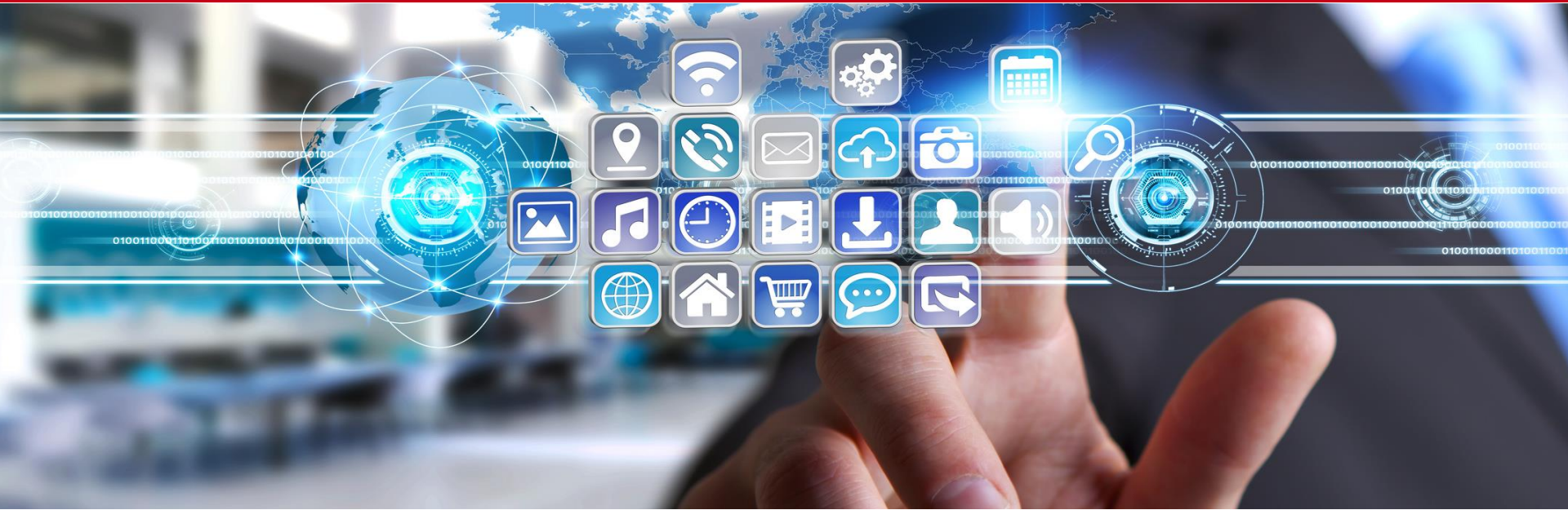
Zahl der Sponsoren/Vereinsmitglieder nimmt zu; durchschnittlicher Mitgliedsbeitrag steigt leicht.

Im ersten Jahr 6-monatige Anlaufphase zum Einwerben der ersten 5 Startups
Ab dem 3. Jahr: zwei Runden mit je 5 Startups

Anmietung der Flächen:
Nettokalt-Miete 9€ + 4€ NK

Flächenbedarf SC-Office: ca. 130qm
Accelerator: ca. 300 qm

Kosten/Erlös-Rechnung	2019	2020	2021	2022	2023
Eckdaten					
Anzahl Startups	5	8	10	10	10
Mitarbeiter SC Office (VZÄ)	3	4	4	4	4
Mitglieder Verein/Sponsoren	5	10	12	12	14
Premium-Mitglieder Verein		2	4	5	5
Mitgliedsbeitrag Verein (Durchschnitt)	2.500 €	2.500 €	2.500 €	3.000 €	3.500 €
Mitgliedsbeitrag Premium	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
Kosten					
Investitionskosten	67.250 €				
Personalkosten SC-Office	188.400 €	250.800 €	250.800 €	265.200 €	265.200 €
Raumkosten SC-Office	20.280 €	20.280 €	20.280 €	20.280 €	20.280 €
Raumkosten Accelerator	23.400 €	46.800 €	46.800 €	46.800 €	46.800 €
Sachkosten Accel. u.a. Marketing, Worksh., Events	25.000 €	40.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Sachkosten SC u.a. für (Einführungs-)Marketing SC	20.000 €	15.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Sachkosten Leasing Kopierer, IKT-Support, usw.	32.500 €	40.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Kosten Gesamt	376.830 €	412.880 €	427.880 €	442.280 €	442.280 €
Finanzierung					
Beitrag Gesellschafter GmbH	175.915 €	151.440 €	123.940 €	110.140 €	97.140 €
Mitgliedsbeiträge Unternehmen	12.500 €	55.000 €	90.000 €	111.000 €	124.000 €
Förderung vom Land 50%	188.415 €	206.440 €	213.940 €	221.140 €	221.140 €
Finanzierung Gesamt	376.830 €	412.880 €	427.880 €	442.280 €	442.280 €
Überschuss/Defizit	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €



7. Gesamtbewertung

Stärken

1. Region Rostock als dynamischer Wirtschaftsstandort
2. Zukunftsfähige Cluster (v.a. Maritime Technik, Software/IT, Maschinenbau/ Produktionstechnik, Biotechnologie, Medizin und Life Science, Handel/ E-Commerce) in der Region Rostock
3. Stark nachgefragtes Inkubatorenprogramm an Uni Rostock, an das sich anknüpfen lässt
4. Wissenschaftsstandort Rostock mit breitem Fächer- und Themenspektrum als wesentlicher Nukleus für das künftige Gründungsgeschehen
5. Region schon jetzt Gründungszentrum von Mecklenburg-Vorpommern
6. Lage zwischen Hamburg und Berlin
7. Vergleichsweise günstige Mietpreise und attraktive Lage am Meer
8. Geographische Nähe und Partnerschaften zu „Startup-Ländern“ wie Schweden und Dänemark

Schwächen

1. Im Vergleich zum anderen Bundesländern in Deutschland hat Mecklenburg-Vorpommern eine niedrige Startup- und Gründungsichte
2. Wenig große Unternehmen vor Ort, weshalb man auch auf Investoren außerhalb der Region angewiesen wäre
3. Verkehrstechnische Anbindung Rostocks nicht ideal (z.B. Flughafen)
4. Bislang geringe Vernetzung zwischen den einzelnen „Startup-Akteuren“ in Rostock

Chancen

1. Weiterentwicklung, Modernisierung und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Rostock
2. Erhöhung des Innovationspotenzials der Rostocker Wirtschaft durch die Ansiedlung junger Startups mit neuen Ideen
3. Nachholbedarf bei Patenten und Innovationen der Region Rostock kann durch Startup Center entgegengewirkt werden
4. Stärkung des Wissenschaftsstandort Rostock
5. Verbesserung der Vernetzung zwischen Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort
6. Vorreiterrolle der Region Rostock im Bereich Digitalisierung -> Entwicklung der Region Rostock zum digitalen Gründerzentrum in Mecklenburg-Vorpommern
7. Verhinderung der Abwanderung von Startups in Startup-Metropolen wie Berlin oder München
8. Mit einem attraktiven Angebot: überregionale Anwerbung wachstumsstärkender Startups möglich

Risiken

1. Unsicherheit, ob sich das Startup Center nach einer Anlaufphase selbst tragen kann
2. Niedrige Bewerberzahlen/ geringes Interesse seitens der Startups an dem Startup Center
3. Fehlendes Interesse seitens der Unternehmen -> Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Sponsoren und Investoren
4. Bei Neubau oder aufwändigem Umbau: lange Vorlaufzeit bis zum tatsächlichen Start des Programms

Mögliche Risiken und Risikobewertung

Risiko 1: Unsicherheit, ob sich das Startup Center nach einer Anlaufphase selbst tragen kann.

Bewertung: Die Erfahrung bestehender Startup Centren zeigt: In der Regel kann sich kein Startup Center vollständig selbst tragen, sondern ist immer auf öffentliche Unterstützung angewiesen (mindestens in Form kostenlos gestellter Räumlichkeiten). Die Beschränkung auf den Accelerator, eine schlanke Organisation, angepasst an das maximale Potenzial von 10 Startups pro Jahr, und eine Konzentration des Mitteleinsatzes auf die erfolgskritischen Faktoren (Center-Leitung! Qualifiziertes Personal!) steigert die Chancen, private Partner und Mittel zu gewinnen und die Selbstfinanzierung zu stärken.

Risiko 2: Niedrige Bewerberzahlen/ geringes Interesse seitens der Startups an dem Startup Center.

Bewertung: Der Accelerator schließt eine Lücke in den Unterstützungsangeboten von Stadt, Region und Land. Wird das Center landesweit und überregional beworben, besteht ein realistisches Potenzial, nach einer Anlaufphase zehn Startups pro Jahr zu gewinnen. Durch die Einstellung eines Projektmanagers, der gezieltes Marketing für das Startup Center betreibt, erhöht sich die Reichweite des Programms und die Anzahl der Bewerbungen. Ein limitierender Faktor könnte durch den parallelen Aufbau weiterer Acceleratorenprogramme in MV erwachsen.

Risiko 3: Fehlendes Interesse seitens der Unternehmen -> Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Sponsoren/Investoren.

Bewertung: In erfolgreichen Startup Centern wie dem Spinlab Leipzig konnten Investoren außerhalb der Region gewonnen werden. Generell wird das Interesse von Unternehmen an Startup Centern als hoch eingeschätzt, wenn diese als Partner in das Programm eingebunden und selbst Vorteile aus dem Programm ziehen können.

Risiko 4: Bei Neubau oder aufwändigem Umbau: lange Vorlaufzeit bis zum tatsächlichen Start des Programms.

Bewertung: Es besteht die Möglichkeit, das Programm schon vor Fertigstellung der Räumlichkeiten zu starten und den Startups zunächst keine oder extern angemietete Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Die Angestellten des Startup Centers könnten übergangsweise in angemieteten Büros oder Containern arbeiten.

Die Region Rostock und das Land MV bieten das Potenzial für ein Startup Center

- Das Startup Center verfolgt das Ziel, Innovationen und Digitalisierung in der Region Rostock voranzutreiben und Wachstumsimpulse zu setzen.
- Das Startup Center Region Rostock fokussiert auf die Aufbau- und Wachstumsphase potenzialträchtiger Startups, die mit ihrer Technologie und/oder ihrem Geschäftsmodell (hoch) innovativ sind und ein signifikantes Mitarbeiter- und/oder Umsatzwachstum aufweisen oder anstreben.
- Auf Grundlage des ZEW Gründungspanels und des Deutschen Startup-Monitors lässt sich für das Land Mecklenburg-Vorpommern ein Potenzial von 21-29 und für die Region Rostock von 6-9 Startup-Gründungen pro Jahr ableiten.

Ein Acceleratoren Programm schließt eine Lücke im Unterstützungsangebot in der Region Rostock

- Mit einem sechsmonatigen Acceleratoren-Programm schließt das SC Region Rostock eine Lücke im Unterstützungsangebot für technologieaffine Gründer mit Wachstumspotenzial.
- Im Mittelpunkt steht eine hochwertige intensive Betreuung und Begleitung von 10 potenzialträchtigen Startups pro Jahr über je 6 Monate. Dies umfasst u.a. Beratung und Coaching in betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Fragen, Vernetzung mit etablierten Unternehmen, Community Building, Vermittlung von Finanzierungspartnern, Events, Pitches und Matchmaking und das Angebot von (zeitlich begrenzten) Co-Working-Plätzen.
- Durch eine konsequente Ausgestaltung der Acceleratorenfunktion kann das SC Rostock Alleinstellungsmerkmale mit überregionaler Ausstrahlungskraft entwickeln.

Das Personal des SC-Office ist der entscheidende Erfolgsfaktor.

- Das SC Office sollte mit vier bis fünf qualifizierten Mitarbeitern ausgestattet sein.
- Insbesondere die Leitung muss mit einer/m erfahrenen Netzwerker/in und einer anerkannten Persönlichkeit der Startup-Szene besetzt sein. Sie ist entscheidend für den Erfolg!

Durch gezielte Vernetzung überregionale Ausstrahlung entwickeln.

- Die vorhandenen Strukturen und Akteure in Rostock und MV ergänzen die Beratungs- und Unterstützungskette in der vorgelagerten Start- und der nachgelagerten Festigungsphase.
- Die überregionalen Potenziale im Land MV, bundesweit und auch international im Ostseeraum müssen über Vernetzung und bestehende Netzwerke der HRO sowie über Marketingaktivitäten in einschlägigen Netzwerken der Startup-Szene erschlossen werden.
- Eine besondere Rolle spielt die überregionale Einwerbung von Unternehmenspartnern.

Räumlichkeiten und Infrastruktur: Ambiente statt Größe.

- Ambiente geht vor Größe, Vernetzung und Community-Building habe Priorität. Präferiert wird daher eine Lösung, die SC-Office und Accelerator unter einem Dach vorsieht.
- In räumlicher Nähe sollten mietgünstige Ansiedlungsmöglichkeiten für einen Cluster innovativer Unternehmen und/oder SC-Alumni vorhanden sein oder geschaffen werden.
- Ein physischer Ort mit kreativem Arbeitsflair und hoher Anziehungskraft unterstützt die Attraktivität des Angebots, erhöht die überregionale Ausstrahlung und erleichtert die Akquise von Startups und Unternehmenspartnern.

Betreibermodell mit Management-GmbH und Trägerverein.

- Durch die Kombination einer Management GmbH und eines Trägervereins können verschiedene Vorteile kombiniert werden.
- Die Management-GmbH mit einem festen Gesellschafterkreis, bspw. aus kommunalen Stakeholdern, gewährleistet eine gute Steuerung und eine stabile Finanzierung des SC Region Rostock. Über einen Trägerverein kann eine größere Zahl von regionalen Stakeholdern und Unternehmenspartnern eingebunden werden.

Finanzierung über drei Säulen.

- Die Finanzierung ruht auf drei Säulen: Landesförderung, Kofinanzierung und Mitgliedsbeiträgen/Sponsoring von Unternehmenspartnern.
- Spezielle Angebote (z.B. Premiumpartner) schaffen die Möglichkeit die Finanzierungsbeiträge der Unternehmenspartner zu staffeln. Durch einen sukzessiven Ausbau des Partner-Netzwerks wächst der private Finanzierungsanteil im fünften Jahr auf ca. 25%.

Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit.

- Der Accelerator (SC-Office + Co-Work und Meetingräumen für bis zu 5 Startups je Runde) erfordert Investitionskosten in Mobiliar/IKT von ca. 70 T€.
- Die Betriebskosten für Personal, Miete und Sachaufwand (Workshops, Events, Marketing) belaufen sich im Regelbetrieb mit zwei Runden à 5 Startups im Jahr auf ca. 450 T€
- Mit einer dauerhaften Landesförderung von 50% und Kofinanzierung von Gesellschaftern und Unternehmenspartner ist das Startup Center Region Rostock tragfähig.

Eingliederung des Startup Centers in ein Gesamtkonzept „digitales Innovationszentrum“

- Durch die Einbindung in ein breiteres Gesamtkonzept...
 - können die Vernetzungs- und Kooperationsaspekte zwischen Startups, Hochschulen, Mittelstand, Industrie und Investoren weiter gestärkt werden,
 - kann ein zentraler Anlaufpunkt für Innovationsthemen in der Region Rostock geschaffen werden,
 - kann der Wissenstransfer und Bildungsaspekt mit berücksichtigt werden.
- Um das Innovationspotenzial Rostocks noch weiter zu stärken, kann das Startup Center Rostock als ein Teil eines digitalen Innovationszentrums geplant werden, das neben dem Startup Center bspw. folgende Angebote umfasst:
 - Digitale Innovationsangebote für Unternehmen und Hochschulen
 - Matchingformate zwischen den Akteuren, die über das Acceleratorenprogramm hinausgehen
 - Angebote im Bereich Digitale Bildung

BBSR - Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

DL – Dienstleistungen

HRO – Hanse- und Universitätsstadt Rostock

KMUs - Kleine und mittlere Unternehmen

LQ – Lokalisationsquotient (gibt die Konzentration der Branche im Vergleich zum Bundesdurchschnitt an)

LRO – Landkreis Rostock

MV – Mecklenburg-Vorpommern

NK – Nebenkosten

NRW – Nordrhein-Westfalen

p.a. – per annum

SC – Startup Center

SvB – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

WM – Wirtschaftsministerium

ZEW – Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung



Dr. Olaf Arndt

Vize Direktor

Bereichsleiter Region & Standort

prognos | Domshof 21 | 28195 Bremen

Tel: +49 421 517046-523

E-Mail: olaf.arndt@prognos.com

Marcel Hölterhoff

Principal

Bereichsleiter Managementberatung

prognos | Goethestraße 85 | 10623 Berlin

Tel: +49 030 5200 59 220

E-Mail: marcel.hoelterhoff@prognos.com