

fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau Federführendes Amt: Amt für Umwelt- und Klimaschutz	Beteiligt:	
Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Stufe 3 (2018)		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.09.2022	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
28.09.2022	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Verankerung im Bundesimmissionsschutzgesetz ist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verpflichtet einen Lärmaktionsplan aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist 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 Stadt zu erhöhen. Dazu gehört ebenfalls der Schutz der „Ruhigen Gebiete“.

Am 17.10.2018 hat die Bürgerschaft die Umsetzung der Maßnahmenkonzepte zum „Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe 3 für den Ballungsraum HRO“ und den Schutz der „Ruhigen Gebiete“ beschlossen (Beschluss Nr. 2018/BV/3920). Damit hat sich das Amt für Umwelt- und Klimaschutz verpflichtet, über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen zur Lärminderung an den Lärmbrennpunkten (LBP) zu berichten.

Der Lärm ausgehend von den Schienenwegen ist in Abstimmung mit der hier zuständigen Deutschen Bahn zu behandeln. Bezüglich des Schienenverkehrslärms wurden in Stufe 3 zwölf LBPe ausgewiesen, an denen vorrangig die Anlage von Schallschutzwänden und die Schließung von Baulücken empfohlen wird. An dem LBP Alte Bahnhofstraße in der Kurvenlage Warnemünde wurde u.a. der Kurvenradius der Gleise vergrößert. Die daraus folgende Lärminderung führt in Stufe 4 der Lärmkartierung vmtl. zum Wegfall des LBPs. (Anlage 1)

Die Rostocker Straßenbahn AG hat alle in Stufe 2 (2013) geplanten Maßnahmen an den 13 LBPe bereits abgeschlossen, dazu gehört beispielsweise die Verbesserung des Schmierverfahrens 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 wurden für die in Stufe 3 (2018) verbleibenden fünf LBPe z.B. die Erneuerung von auf Fahrbahnen geführten Asphaltdecken geplant und teilweise umgesetzt.

Weiterhin werden alternative Materialien für den Schienenunterbau getestet. (Anlage 2)

Hauptverursacher der Lärmbelastung ist der Straßenverkehr mit ca. 50 LPBen (Anlage 3). Daher liegt der Fokus auf den konkreten Maßnahmen zur Lärminderung von Straßenverkehrslärm, wie beispielsweise Fahrbahnsanierungen, einschließlich Einbau neuer lärmarmer Fahrbahnoberflächen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Lärmschutzwände und Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs, wie z.B. Kreisverkehre oder die Koordinierung von Lichtsignalanlagen.

Drei LBP sind aufgrund geänderter Eingangsdaten im Ergebnis der Lärmkartierung entfallen (Wismarsche Straße – weiter unter Beobachtung; Alte Warnemünder Chaussee, R.-Wagner-Straße Warnemünde).

Drei LBP sind durch grundlegende Straßensanierungen abgebaut worden (Hinrichsdorfer Straße, Tannenweg, Rigaer Straße). Auch der kürzlich sanierte Petridamm und teilweise die R.-Wagner-Straße werden in der LAP Stufe 4 vmtl. nicht mehr erscheinen.

Drei Straßen wurden auf eine veränderte Straßenraumorganisation (z.B. Einordnung Radverkehr) sowie die Wirkung von lärmindernden Fahrbahnbelägen hin untersucht. Die weitergehenden Planungen z.B. zur Neubrandenburger Straße und Herweghstraße, laufen derzeit im Amt für Mobilität sowie im Tiefbauamt.

Die lärmindernden Fahrbahnbeläge wurden in ihrer Langzeitwirkung beobachtet und dazu alle zwei Jahre die Reifen-Fahrbahn-Geräusche gemessen und ausgewertet.

Für fünf der neun Empfehlungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurden Anträge auf Tempo 30 bei der Verkehrsbehörde gestellt. Für die Herweghstraße wurde diesem Antrag stattgegeben. Die Neubrandenburger Straße steht noch in Diskussion.

Für die Tessiner Straße wurde die Machbarkeit von Lärmschutzwänden untersucht. Das Ergebnis muss mit der Öffentlichkeit diskutiert und mit anderen Maßnahmen abgewogen werden. Ein erster Lückenschluss in Form einer Lärmschutzwand zwischen den Gebäudegiebeln an der Lübecker Straße erfolgt voraussichtlich mit den baulichen Veränderungen im Bereich Werftdreieck.

Zur Verkehrsverstetigung konnte der Kreisverkehr am Reutershäger Markt umgesetzt werden und für wesentliche Hauptachsen wurde die Lichtsignalkoordinierung untersucht.

Derzeit führen das Amt für Umweltschutz und das Amt für Umwelt- und Klimaschutz eine Untersuchung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für weite Bereiche der Stadt durch. Dabei wird im ersten Schritt herausgearbeitet, ob und mit welchen verkehrsplanerischen, umweltplanerischen und verkehrsrechtlichen Mitteln eine Reduzierung erfolgen kann. Ergebnisse dieser Abschätzung sollen Ende dieses Jahres vorliegen. Anschließend erfolgen konkrete fachplanerische und juristische Prüfungen ausgewählter Straßenabschnitte, die schlussendlich auch eine rechtssichere verkehrsbehördliche Anordnung ermöglichen.

Neben den im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen, werden ab 2023 durch die HRO Fördermittel für passive Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm an LBPen ausgegeben (RL befindet sich in Erarbeitung). Davon können vor allem LBPe profitieren, für die keine aktiven Maßnahmen ausgewiesen werden konnten (8 LBP) bzw. an denen sehr geringe Betroffenenzahlen ermittelt worden sind bzw. andere Maßnahmenumsetzungen nur langfristig eingeordnet werden können (7 LBP). Dabei ist davon auszugehen, dass zahlreiche betroffene Wohngebäude bereits über einen wirksamen baulichen Schallschutz verfügen.

Mit der neuen Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-19) werden den Fahrbahnbelägen differenzierte Lärminderungswirkungen zugeschrieben, die in der kommenden Stufe 4 der Lärmaktionsplanung (2023/2024) berücksichtigt werden. Die Pegel an den Gebäuden werden entsprechend geringer ausfallen und ggf. zum Wegfall von Lärmbrennpunkten führen.

Der aktuelle Sachstand ist in den Anlagen 1-3 tabellarisch dokumentiert.

Neben diesen aktiven Maßnahmen kommt begleitenden Aktivitäten der Stadt eine hohe Bedeutung zu, wie beispielsweise die Vermeidung des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung auf den Umweltverbund (Attraktivitätserhöhung, Ausbau, Nahverkehrsplan), die Förderung des Radverkehrs und die Stadt der kurzen (fußläufigen) Wege tragen ebenso dazu bei.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht nur die Reduzierung der Lärmbelastung, sondern auch der Schutz von ruhigen Gebieten. Die im LAP entwickelte Gebietskulisse für ruhige - vor einer Zunahme des Lärms zu schützende - Gebiete beinhaltet die Landschaftsräume „Diedrichshagen“ und „Rostocker Heide“ sowie 20 Stadtoasen. Die ruhigen Gebiete erstrecken sich über rund 3 % der Fläche der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

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.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Dr. Chris von Wrycz Rekowski
Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlagen

1	Schiene Deutsche Bahn	öffentlich
2	Straßenbahn	öffentlich
3	Straßenverkehrslärm	öffentlich

Legende Farbcodierung

Hinweis Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
--

Schiene	Abschnitt			Maßnahmen der Deutschen Bahn	Maßnahmen LAP Rostock	Wirkungsabschätzung LAP
E 1	Alte Bahnhofstraße	Am Strom	bis	Kurve Alte Bahnhofstraße	- ab 2019 Bahnhofumbau Warnemünde mit Umbau Gleisanlagen und Einbau elektronisches Stellwerk - Maßnahmen an den Gleisen (Schienenstegdämpfer, Schmieranlagen o.Ä.) '- Niederschallschutzwand (Wirkung des Anfahrsschutzes zwischen Straße und Bahn prüfen)	- Schallschutzwand (SSW) bewirkt voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte. Dies gilt insbesondere beim Einsatz der geforderten Niedrigst-SSW.
E 2	Schweriner Straße	Kuphalstraße	bis	Holbeinplatz	- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) '- Maßnahmen an den Gleisen (Schienenstegdämpfer, Schmieranlagen o.ä.)	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E 3	Holbeinplatz				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - Schallschutzwand auf dem Brückenbauwerk, aber: Flächen begrenzt verfügbar, Berücksichtigung der Brückenstatik und stadtplanerische Belange berücksichtigen (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) '-Brückenbauwerk Holbeinplatz entspricht dem Stand der Technik; langfristig Maßnahmen denkbar	- SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte. Eine Umsetzung ist allerdings voraussichtlich nicht möglich.
E 4	Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) Baulückenschließung (städtebaulich problematisch)	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E 5	Dethardingstraße und Hospitalstraße				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); voraussichtlich nur mit Kofinanzierung Deutsche Bahn und Stadt bzw. über externe Fördermittelgeber möglich	- SSW bewirkt voraussichtlich keine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E 6	Parkstraße	Dethardingstraße	bis	Arno-Holz-Straße	- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes - Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) '- Brückenbauwerk Parkstraße entspricht dem Stand der Technik; langfristig Maßnahmen denkbar	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte. Eine Umsetzung ist allerdings voraussichtlich nicht möglich.
E 7	Laurembergstraße und Fahnenstraße				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur '- ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes - Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber)	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.

E 8	Babststraße				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur - ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes	- Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber)	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E 9	Borenweg				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, Neubaubereich der Brücke Goetheplatz	- Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn)(Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) - Lärmrobuste Entwicklung des neuen Wohngebietes südlich Borenweg	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E 10	Goethestraße				- ab 2020/2021 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, Neubaubereich der Brücke Goetheplatz, Anpassung des Gleislayouts Hbf	- Schallschutzwand und Baulückenschließung (teilweise städtebaulich problematisch) unter Beachtung der Integration der Gebäude Goethestraße mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn); (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) - Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Brücken- und Gleisbauarbeiten Goethestraße / Hauptbahnhof Rostock	- SSW bewirkt im optimalen Fall eine Unterschreitung der Auslösewerte.
E 11	Herweghstraße				- ab 2021/2022 elektrische Leit- und Sicherheitstechnik, ggf. auch Anpassung Gleisinfrastruktur; Neubau oder wesentliche Änderung 16. BImSchV prüfen	- Schallschutzwand - schallabschirmende, lärmrobuste Riegelbebauung - Lärmbrennpunkt abgebaut	- SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E 12	An der Kiesgrube				- ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes	- Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) - Lärminderungsmaßnahmen zur Kompensation des Anstiegs beim Güterverkehr zum Seehafen Rostock (Geschwindigkeitssenkung)	- SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E 13	Kunkeldanweg				- ab 2021 / 2022 grundhaften Ausbau, wahrscheinlich wesentliche Änderung im Sinne des 16. BImSchV '- Nördlich des LBP: wird durch den Streckenausbau an verschiedenen Gebäuden ein Lärmvorsorgeanspruch nach 16. BImSchV ausgelöst und infolge dessen eine Lärmschutzwand eingeordnet '- ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes	- Schallschutzwand - Prüfauftrag zur Verminderung der Geschwindigkeiten - Nördlich des LBP: Neubebauung B-Plan Brinckmanshöhe mit lärmrobuster Bebauung (Vorgaben Abstand, Ausrichtung der Gebäude und sensibler Nutzungen auf der lärmabgewandten Seite) - Lärmbrennpunkt abgebaut	- SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.
E 14	Gnatzkoppweg				- ab 2020/2021 grundhafter Ausbau - ggf. ab 2025 Lärmsanierung des Bundes	- Schallschutzwand mit Eingriff in private Flächen (u.a. Bahn) (Kofinanzierung, externe Fördermittelgeber) - Lärminderungsmaßnahmen zur Kompensation des Anstiegs beim Güterverkehr zum Seehafen Rostock (Geschwindigkeitssenkung)	- SSW bewirkt voraussichtlich eine vollständige Unterschreitung der Auslösewerte.

Legende Farbcodierung

Hinweis Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
--

LBP	Abschnitt	Maßnahmen
T1	Doberaner Platz, Doberaner Straße, 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 - Sanierung war ursprünglich voraussichtlich 2025 eingeordnet - allerdings besteht eine Abhängig von der zeitlichen Realisierung des Werftdreiecks und der Pläne zur Verkehrsflächenneuordnung/ Querschnittsänderung, daher erfolgt die Sanierung der Straßenbahntrasse tendenziell deutlich später
T14	Wismarsche Straße (Doberaner Straße bis Saarplatz)	- Sanierung des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag) - Abhängigkeit von Planung an der Doberaner Straße
T15	Parkstraße, Saarplatz (Wismarsche Straße bis Dethardingstraße)	- Sanierung des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag; Parkstraße bereits realisiert)
T25	Richard-Wagner-Straße, Friedrich-Engels-Platz, 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) Sanierung des gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Streckenabschnittes (Ersatz der Betonfahrbahn durch Asphaltbelag; Richard-Wagner-Straße bereits teilweise realisiert, verbleibende Abschnitte in Abhängigkeit der städtischen Maßnahmen voraussichtlich 2027) - Prüfung auf Einbau alternativer Materialien für den Schienenunterbau. Erkenntnisse aus dieser Maßnahme sollen als Referenz für einen Einbau in weiteren Strecken dienen. Langzeitergebnisse zu alternative Materialien (Schwellen) sind noch nicht belastbar, deshalb wurden sie noch nicht verbaut. Die Maßnahme ist Bestandteil der Verkehrsuntersuchungen und Planungen zum Umfeld Steintor. - 2020 erfolgte die Sanierung der Rosa-Luxemburg-Straße (Friedrich-Engels-Platz bis Wilhelm-Külz-Platz) (gesamter Bereich - bis auf die Gleismittelplatten - wurde mit Gussasphalt aufgebaut)

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen	
		dB(A)	dB(A)	Betroffene	Betroffene	grundhafter Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstärkung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Maßnahme
		max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)										
S1	Graal-Müritzer-Straße Markgrafenheider Straße bis An der Alten Baumschule	> 65	> 55	21	16										- keine Maßnahmenempfehlung i.R. LAP
S2	Markgrafenheider Straße Am Kuhhof bis Graal-Müritzer-Straße	> 65	> 55	9	9										- keine Maßnahmenempfehlung i.R. LAP
S3	L22 Ortsteildurchfahrt Jürgeshof	> 70	> 55	5	5										- keine Maßnahmenempfehlung i.R. LAP
S4	L 22 Hinrichshäger Straße OD Nienhagen	> 65	> 55	19	11								I	<ul style="list-style-type: none"> - Landesstraße in der Baulast der HRO - 2012/13 grundhafter Ausbau mit Einbau lärmarmere Asphalt (SMA 8 S innerhalb Ortschaft; DSH-V 5 außerhalb der Ortschaft) - ab 2014-2020 zweijährliche Nahfeldmessungen der Reifen-Fahrbahn-Geräusche (CPX Messung für Monitoring der Entwicklung der Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags) - Ortsumfahrung: In Zusammenhang mit der Entwicklung der östlich angrenzenden Gewerbestandorte (2021) Forderung nach geeigneter Erschließung ggf. auch Umfahrung der Ortslage. Bürgerschaftsbeschluss 2021 fordert die vorgezogene Planung der Maßnahme. 	
S5	L 22 / Neu Hinrichsdorf OD Neu Hinrichsdorf bis Rampe A 19	> 65	> 55	6	3	k									<ul style="list-style-type: none"> - 2017 vierspuriger Ausbau der L 22 fertiggestellt - 2016 wurden weitere passive Schallschutzmaßnahmen an zwei Gebäuden betroffener Einwohner umgesetzt - Lärmbrennpunkt abgebaut
S6	A19 nördlich AS 5 bis Höhe Swienschuhlenstraße	< 65	> 55	0	4		I								- lärmarmere Asphalt: Abstimmung mit betroffenen Gemeinden und Baulastträger
S7	A19 südlich AS 5	> 70	> 60	7	7		I								<ul style="list-style-type: none"> - lärmarmere Asphalt: Abstimmung mit betroffenen Gemeinden und Baulastträger - im Rahmen von Nutzungserweiterungen an dem südöstlich des Knotenkunktes angrenzenden Komplexes (Küstenmühle), wird der Lärmschutzwand entlang der A 19 erweitert und führt vmtl. zum Wegfall des LBPs
S8	Hinrichsdorfer Straße Kurt-Schumacher-Ring bis Gutenbergstraße	> 65	> 55	4	5		I								- lärmarmere Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11)
S9a	Dierkower Damm Bei der Knochenmühle bis Kurve Stadtreinigung	> 65	> 60	21	21								I	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsumfahrung: Planung im Rahmen Strukturkonzept Osthafen - Petridamm (ab 2019) - Abschnitt Bei der Knochenmühle bis Kurve Stadtreinigung (i.R. Baumaßnahme Petridamm erneuert) 	
S9b	Petridamm Kurve Stadtreinigung bis Rövershäger Chaussee	> 65	> 55	27	25	k (m)	k (m)						I	<ul style="list-style-type: none"> - Grundhafter Ausbau, lärmarmere Asphalt und Straßenraumorganisation: 2019/ 2020 grundhafter Ausbau mit lärmarmem Belag (SMA 11) und Straßenraumgestaltung mit Neuplanung Rad- und Fußwegebeziehungen (Abschluss August 2020); - Ortsumfahrung: Planung im Rahmen Strukturkonzept Osthafen - Petridamm (ab 2019) 	

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen				
		dB(A) max L _{DEN}	dB(A) max L _{Night}	Betroffene B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	Betroffene B _{night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Maßnahme	Hinweis		
S10	Tessiner Straße Höger Up bis Neubrandenburger Straße	> 70	> 60	41	38		I		I	m-l							- lärmarmere Asphalt: ab 2021 Deckensanierung, AC 8 D S - Lärmschutzwand: Machbarkeitsstudie zur Einordnung von Lärmschutzwänden 2020 abgeschlossen. Weitere Bearbeitung: Vorstellung und Diskussion mit der Öffentlichkeit sowie Abwägung/ Umsetzung der Maßnahme ist noch offen. - Verkehrsverstetigung: --> Maßnahme Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h und Sanierung von Geh- und Radwegen --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
S11	Neubrandenburger Straße Bahnübergang bis Tessiner Straße	> 70	> 60	70	59	m-l		m-l		m-l	m-l	k					- Bestand: Granitgroßpflaster, Bereich Bahnübergang konventioneller Asphalt - 2015 einwöchige Messung der Verkehrsgeräuschmission am Standort Neubrandenburger Str.11 - Grundhafter Ausbau, konventioneller Asphalt und Straßenraumorganisation --> 2015/ 2016 Machbarkeitsstudie zum Einsatz von lärmarmen Belägen inkl. Straßenraumgestaltung unter Beteiligung von Öffentlichkeit und OBR --> 2018/2020 Haushaltsmittel für weitere Planungsschritte 66 eingestellt; --> seit 2020 Planung in der OE 66 mit Einordnung des Radverkehrs - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet - Tempo 30 nachts: --> 2020 Prüfauftrag T30 nachts gestellt - Anordnung kann lt. OE 66.2 nicht in Aussicht gestellt werden --> 2022 Anordnung Tempo 30 aufgrund Straßenschäden lt. OE 66 nicht erforderlich (- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich)	
S12	Mühlendamm Neubrandenburger Straße bis Unterwarnow	> 70	> 60	28	28		(m-l)			m-l							- lärmarmere Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11, jedoch indessen schlechter Fahrbahnzustand) - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	
S13	Mühlendamm Unterwarnow bis Warnowstraße	> 70	> 60	52	52		I			m-l							- lärmarmere Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11, jedoch indessen schlechter Fahrbahnzustand) - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	
S14	Am Strande Wokrenterstraße bis Grubenstraße	> 75	> 65	110	97					m-l							- lärmarmere Fahrbahnbelag (LOA 5D) seit 2011 eingebaut -2014-2020 zweijährliche Nahfeldmessungen der Reifen-Fahrbahn-Geräusche (CPX Messung für Monitoring der Entwicklung der Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags) - Verkehrsverstetigung: -->Umgesetzte Maßnahmen Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung LSA Koordinierung (Grüne Welle) --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen					
		dB(A) max L _{DEN}	dB(A) max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Maßnahme	Hinweis			
S15	Am Strande Grubenstraße bis Neue Warnowstraße	> 70	> 60	28	25		(I)			m-l								- lärmarmen Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11) - Verkehrsverstetigung: --> Umgesetzte Maßnahmen Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung LSA Koordination (Grüne Welle) --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
S16	Friedrich-Engels-Platz Stephanstraße bis Blücherstraße	> 65	> 55	6	6													- lärmarmen Asphalt: lärmindernder Fahrbahnbelag AC 8DN	
S17	Richard-Wagner-Straße Blücherstraße bis August- Bebel-Straße	> 65	> 55	49	49	k-m	k-m (I)				k-m (I)							- Grundhafter Ausbau, lärmarmen Asphalt und Straßenraumorganisation --> 2019/2020 Abschnitt August-Bebel-Str bis Augustenstraße: Straßenraumorganisation und lärmarmen Fahrbahnbelag SMA 8 (Prüfung 73 auf 16. BImSchV: Ergebnis: kein Anspruch auf Lärmschutz); '- lärmarmen Asphalt und Straßenraumorganisation in Abschnitt Augustenstraße bis Blücherstraße	
S18	Blücherstraße Richard- Wagner-Straße bis Lessingstraße	> 65	> 55	81	17	m-l	k-m (I)				k-m (I)	k	k					- Bestand: konventioneller Asphalt '- Grundhafter Ausbau, lärmarmen Asphalt, Straßenraumorganisation und Tempo 30 --> 2018 Machbarkeitsstudie lärmarme Fahrbahnbeläge, Straßenraumorganisation, Geschwindigkeitsreduzierung --> Haushaltsmittel OE 66 für weitere Planungsschritte eingestellt --> 2020 Prüfauftrag T30 ganztags gestellt - Anordnung kann lt. 66.2 derzeit nicht in Aussicht gestellt werden; --> noch keine Umsetzung lärmarmen Asphalt, Straßenraumorganisation '(- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich.)	
S19	Herweghstraße Rosa- Luxemburg-Straße bis Schwaaner Landstraße	> 70	> 60	91	85	m-l	m-l				m-l	k	k					- Bestand: Granitgroßpflaster '- Grundhafter Ausbau, lärmarmen Asphalt, Straßenraumorganisation und Tempo 30 --> 2017/2018 Machbarkeitsstudie lärmarme Fahrbahnbeläge, Straßenraumorganisation, Geschwindigkeitsreduzierung --> vorauss. 2019/2021 Haushaltsmittel OE 66 für weitere Planungsschritte; '- 2019 im Ergebnis der Machbarkeitsstudie und des öffentlichen Druckes Anordnung T30 aufgrund Straßenschäden --> noch keine Umsetzung lärmarmen Asphalt, Straßenraumorganisation '(- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich.)	
S20	Goethestraße Rosa-Luxemburg-Straße bis Südring	> 65	> 55	25	26		I											- lärmarmen Asphalt: 2013 Deckenerneuerung mit konventionellem Asphalt im Bereich des Innerstädtischen Gymnasiums	
S21	Am Vögenteich August- Bebel-Straße bis Goethestraße	> 65	> 55	99	103					m-l								- Bestand: 2018 Sanierung, lärmarmen Fahrbahnbelag - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	
S22	August-Bebel-Straße Karlstraße bis Höhe Studentenwohnheim	> 70	> 60	86	86					m-l								- Bestand: 2022 Deckenerneuerung, lärmindernder Fahrbahnbelag SMA8 S - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet	

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen		
		dB(A)	dB(A)	Betroffene	Betroffene										Maßnahme	Hinweis
		max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung		Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
S23	August-Bebel-Straße Hermannstraße bis Richard-Wagner-Straße	> 65	> 55	39	39					m-l						- Bestand: 2022 Deckenerneuerung, lärmindernder Fahrbahnbelag SMA8 S - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S24	Arnold-Bernhard-Straße Am Vögenteich bis Ulmenstr	> 65	> 55	116	119					m-l						- Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S25	Wismarsche Straße Am Brink bis Neubramowstraße												k-m			- Bestand: lärmarmere Fahrbahnbelag AC 11 - Lärmbrennpunkt abgebaut
S26	Parkstraße Dethardingstraße bis Ulmenstraße	> 65	> 55	138	155		m-l			m-l						- lärmarmere Asphalt und Straßenraumorganisation: Planungen laufen und hängen stark an der parallel zu organisierenden Erneuerung der Infrastruktur der Eurawasser; '- Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet - Tempo 30 nachts: '- 2020 Prüfauftrag T30 nachts gestellt - Anordnung kann lt. OE 66.2 derzeit nicht in Aussicht gestellt werden; '(- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich)
S27	Dethardingstraße Parkstraße bis Schillingallee	> 65	> 55	308	311											- Bestand: lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11 (Parkstraße bis Stempelstraße indessen stark verschlissen); Sanierung des Teilabschnitts zur Parkstraße steht noch aus '- ca. seit 2000 Tempo 30 nachts;
S28	Karl-Marx-Straße Schillingallee bis Lübecker Straße	> 65	> 55	253	259		m-l									- Bestand: lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11, Erneuerung Abschnitt Lübecker Straße bis Bremer Straße in 2022 '- ca. seit 2000 T30 nachts '- lärmarmere Asphalt: noch nicht umgesetzt
S29	Kopernikusstraße Dürerplatz bis Platz der Freiheit	> 65	> 55	89	43		l									(- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aus Sicht der Lärminderung u.U. nicht mehr erforderlich)
S30	Holbeinplatz und Lübecker Straße Karl-Marx-Straße bis Werftstraße	> 70	> 60	149	144		m-l (m)		m-l	m-l						- lärmarmere Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11) - Lärmschutzwände (Lückenschluss) Thomas-Müntzer-Platz: eine Lärmschutzwand zwischen zwei Gebäuden i.R. B-Plan Werftdreieck und Neubau Planstraße A - Verkehrsverstetigung: --> Umgesetzte Maßnahmen Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung LSA Koordinierung (Grüne Welle), Straßenraumorganisation --> seit 2018 Untersuchung zur durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet - Behandlung i.R. der Entwicklung des B-Plans „Werftdreieck“ seit 2016

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen	
		dB(A)	dB(A)	Betroffene	Betroffene	grundhafter Ausbau	lärmärmer Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Maßnahme
		max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{night} L _{Night} > 55 dB(A)										Hinweis
S31	Warnowufer Am Kabutzenhof bis Am Kanonsberg	> 70	> 60	37	32		(m-l)			m-l					<ul style="list-style-type: none"> - lärmärmer Asphalt (lärmmindernder Fahrbahnbelag AC 11, stark verschlissen) - Verkehrsverstetigung: --> Umgesetzte Maßnahmen Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung LSA Koordinierung (Grüne Welle) --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S32	Nobelstraße Südring bis Tychsenstraße	> 65	> 55	9	9					m-l					<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S33	Satower Straße Südring bis Rennbahnallee	> 70	> 55	17	17	l	l			m-l	l				<ul style="list-style-type: none"> - lärmärmer Asphalt (2013 Einbau lärmmindernder Fahrbahnbelag SMA8 S) - grundhafter Ausbau mit lärmarmem Asphalt, Straßenraumorganisation sowie Verstetigung seit: seit 2018 in Planung
S34	Rennbahnallee Satower Straße bis Tannenweg	> 65	> 55	10	10		m-l								<ul style="list-style-type: none"> - Bestand: 2011 Deckenerneuerung mit konventionellem Asphalt i.R. des Schlaglochprogramms - lärmärmer Asphalt (Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Brücke Rennbahnallee ist hier eine Deckenerneuerung vorgesehen)
S35	Tannenweg Rennbahnallee bis Haubentaucherweg	> 65	> 55	10	10	k		k			k				<ul style="list-style-type: none"> - 2016 - 2018 grundhafter Ausbau mit lärmarmem SMA8 und Straßenraumgestaltung; - T 30 für LKW wurde nach Sanierung aufgehoben - 2018-2020 zweijährliche Nahfeldmessungen der Reifen-Fahrbahn-Geräusche (CPX Messung für Monitoring der Entwicklung der Lärmminderungswirkung des Fahrbahnbelags) - Lärmbrennpunkt abgebaut
S36	Trotzenburger Weg Am Waldessaum bis Kopernikusstraße	> 65	> 55	5	6	l		k		l					<ul style="list-style-type: none"> - konventioneller Asphalt (DSK) als provisorische Maßnahme realisiert - T 30 für LKW wurde nach Sanierung aufgehoben - grundhafter Ausbau: ist noch nicht umgesetzt, aber perspektivisch notwendig - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet (- bei Umsetzung der Fahrbahnsanierung ist Verstetigung mittels Kreisverkehr aus Sicht der Lärmminderung u.U. nicht mehr erforderlich)
S37	Hamburger Straße Grazer Straße bis Karl-Marx-Straße	> 65	> 55	275	264		l			m-l					<ul style="list-style-type: none"> - lärmärmer Asphalt: lärmmindernde Fahrbahnbeläge, SMA 11, Ausnahme im Bereich Grazer Straße SMA 8 S - Verkehrsverstetigung: --> Umgesetzte Maßnahmen Stufe I: Reduzierung Geschwindigkeit auf 50 km/h, Anpassung LSA Koordinierung (Grüne Welle), --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S38	Händelstraße Tschaikowskistraße bis Kuphalstraße	> 65	> 55	105	117					l	m	m			<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverstetigung: --> Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch 66 (Kreisverkehr) (- bei Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung ist Verkehrsverstetigung mittels Kreisverkehr aus Sicht der Lärmminderung u.U. nicht mehr erforderlich)

Lärbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen	
		dB(A)	dB(A)	Betroffene	Betroffene										Maßnahme
		max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)	grundhafter Ausbau	lärmarmen Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstetigung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Hinweis Empfehlung aus Lärmaktionsplan erledigt in Arbeit noch nicht begonnen/ derzeit nicht umsetzbar
S39	Ulrich-von-Hutten-Straße Linzer Straße bis Goerdelerstraße	> 65	> 55	25	24		m-l			k-m	m-l	(m)			(- bei Umsetzung des Kreisverkehrs ist die Geschwindigkeitsreduzierung nicht sinnvoll) - 2015 erfolgte eine Sanierung, Deck- und Binderschicht wurden im Bestand abgefräst und erneuert - lärmarmen Asphalt: Deckensanierung ab 2022 geplant - Verkehrsverstetigung: --> Kreisverkehr wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes errichtet (2019/ 2020) - Straßenraumorganisation: --> 2020 beidseitiger 2,5 m Radfahrstreifen freigegeben (Kurzfristmaßnahme Radverkehrsförderung), je Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen dem Kfz-Verkehr entzogen; --> Prüfung, ob perspektivisch als „geschützte Radfahrstreifen“ (protected bikelane, 2021) im Abschnitt Goerdeler Str. bis Kufsteiner Str möglich (Entscheidung 2022 im Zuge der eingeordneten Deckensanierung)
S40	Goerdelerstraße Ulrich-von-Hutten-Straße bis Clara-Zetkin-Straße	> 65	> 55	56	57					k-m	m	m			- Verkehrsverstetigung: --> Kreisverkehr wurde in Zusammenhang mit der Planung des Reutershäger Marktes errichtet (2019/ 2020)
S41	Hamburger Straße An der Stadtautobahn bis Goerdelerstraße	> 70	> 60	11	9			k	l	m-l					- konventioneller Asphalt: 2014 Deckensanierung durch Baulastträger SBA Güstrow - Lärmschutzwand: Wirtschaftlichkeitsabschätzung zur Entscheidung und Nutzung der Förderung passiver Gebäudeschallschutz (geringe Betroffenenzahlen) ab 2023 - Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet
S42	Pressentinstraße Schöffenweg bis Fedor-Schuchardt-Straße	> 65	> 55	12	8			l			l				- lärmarmen Asphalt (lärmindernder Fahrbahnbelag AC 11) - Straßenraumorganisation im Rahmen Bauleitplanung Gehlsdorf
S43	Lichtenhäger Chaussee Koppelweg bis Ostseeallee	> 65	> 55	15	15										
S44	Alte Warnemünder Chaussee Kleiner Warnowdamm bis Warnowallee	> 65	> 55	4	4										- Bestand: lärmarmen Fahrbahnbelag AC 11 - Lärbrennpunkt abgebaut
S45	Rostocker Straße Johann-Sebastian-Bach-Str. bis Alte Bahnhofstr.	> 65	> 55	32	98							k	k	l	- Tempo 30: --> 2020 Prüfauftrag T30 ganztags gestellt - Anordnung kann lt. OE 66.2 derzeit nicht in Aussicht gestellt werden; --> Planungsauftrag an OE 66/68 in 2021: Deckenerneuerung 2022, Tempo 30 ganztags und Einordnung Radverkehr '- Ortsumfahrung im Zuge der Entwicklung der Mittelmole/ Passagierkai geplant
S46	Richard-Wagner-Straße Parkstraße bis Gewettstraße	> 65	< 55	4	0										- Bestand: lärmarmen Fahrbahnbelag SMA 11 S - Lärbrennpunkt abgebaut
S47	Ernst-Barlach-Straße Mühlendamm bis Richard-Wagner-Straße	> 65	> 55	8	8					m-l					- Bestand: lärmindernder Fahrbahnbelag SMA8 S '- Verkehrsverstetigung: --> seit 2018 Untersuchung zur Verkehrsverstetigung durch OE 66, Ergebnisse TU Dresden ab August 2020 erwartet

Lärmbrennpunktnummer	Straße	Stufe III (2018)				Priorität der Maßnahme								Stand der Umsetzung der Maßnahmen	
		dB(A)	dB(A)	Betroffene	Betroffene	grundhafter Ausbau	lärmarmere Asphalt	konventioneller Asphalt	Lärmschutzwand/ wall	Verkehrsverstärkung	Straßenraumorganisation	Tempo 30 nachts	Tempo 30 tags	Ortsumfahrung	Maßnahme
		max L _{DEN}	max L _{Night}	B _{DEN} L _{DEN} > 65 dB(A)	B _{Night} L _{Night} > 55 dB(A)										Hinweis
S48	Fährstraße Zur Feuerwehr bis Jägerweg	> 65	> 55	19	0									I	- Bestand: lärmarmere Fahrbahnbelag AC 11 - Ortsumfahrung im Rahmen Bauleitplanung Gehlsdorf
S49	Gehlsheimerstraße Fährstraße bis Zur Obstwiese	> 65	> 55	11	11		I							I	- Bestand: lärmarmere Fahrbahnbelag AC 11 - Ortsumfahrung im Rahmen Bauleitplanung Gehlsdorf
SB1	Rigaer Straße St.-Petersburger-Straße bis Ostseeallee	< 65	< 55	0	0			k							- 2015-2017 grundhafter Ausbau in mehreren Bauabschnitten erfolgt - Lärmbrennpunkt abgebaut