

Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 4)

<i>Einbringer/in</i> 60.5 Stadtbauamt/Abteilung Umwelt- und Naturschutz	<i>Datum</i> 07.04.2026
--	----------------------------

<i>geplante Beratungsfolge</i>		<i>geplantes Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Senat (S)	Beratung	19.05.2026	N
Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit (BuK)	Beratung	09.06.2026	Ö
Hauptausschuss (HA)	Beratung	15.06.2026	Ö
Senat (S)	Beratung	23.06.2026	N
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	29.06.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft beschließt die überarbeitete Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als gesetzlich erforderliche Fortschreibung gemäß § 47d BImSchG.

Der Lärmaktionsplan dient der Bewertung und Dokumentation der aktuellen Lärmsituation sowie der Erfüllung der sich aus der EU-Umgebungsärmrichtlinie ergebenden Berichtspflichten.

Die im Lärmaktionsplan benannten Maßnahmen stellen überwiegend qualitative Anforderungen an zukünftige Straßenbaumaßnahmen dar und sind nicht als eigenständige, isoliert umzusetzende Projekte zu verstehen.

Dem Beschluss beigelegt sind:

- das Maßnahmenkonzept (Anlage 1),
- vertiefende Erläuterungen zur integrierten Lärminderungsstrategie (Anlage 2),
- die Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlagen 3 und 4)
- Schreiben des Ministeriums für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern

Sachdarstellung

Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) sowie deren Umsetzung im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Danach sind die Kommunen verpflichtet, Lärmaktionspläne in regelmäßigen Abständen von fünf Jahren zu überprüfen und – sofern erforderlich – fortzuschreiben.

Der bislang gültige Lärmaktionsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde im

Jahr 2019 durch die Bürgerschaft beschlossen. Die Fortschreibung der Stufe 4 ist daher rechtlich erforderlich.

Die strategische Lärmkartierung weist für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald in einer gesamtstädtischen Betrachtung eine erhebliche Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm aus. So sind **8.604 Einwohnerinnen und Einwohner Lärmpegeln über $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$** sowie **10.283 Einwohnerinnen und Einwohner nächtlichen Lärmpegeln über $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$** ausgesetzt. Ab einem Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht können gesundheitliche Folgen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner nicht mehr ausgeschlossen werden. Diese Pegel sind mit Beeinträchtigungen der Konzentrationsfähigkeit und der Erholungsfunktion am Tage sowie mit einem erhöhten Risiko für Schlafstörungen in der Nacht verbunden. Dementsprechend ist es Aufgabe des LAP die Zahl der Betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Lärmpegelbereich deutlich zu reduzieren.

Dieser wurde unter Einbeziehung der zuständigen Fachämter, externer Akteure sowie einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung als Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) erarbeitet und der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorgelegt; eine Zustimmung erfolgte in der Sitzung im Juli 2025 nicht.

In der Folge wurden die Inhalte des Lärmaktionsplans verwaltungsintern erneut geprüft und bewertet. Dabei zeigte sich, dass insbesondere einzelne Maßnahmenvorschläge politisch nicht mehrheitsfähig waren, während die Verpflichtung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans als solche weiterhin besteht.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltungsspitze entschieden, die Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf die rechtlich und fachlich erforderlichen Inhalte zu konzentrieren. Ziel ist es,

- die gesetzlichen Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des BImSchG zu erfüllen,
- die aktuelle Lärmsituation nachvollziehbar darzustellen,
- sowie die fristgerechte Meldung gegenüber Land und Bund sicherzustellen.

Maßnahmen, die im politischen Raum als kritisch bewertet wurden, sind in der vorliegenden Fassung nicht mehr Bestandteil des Lärmaktionsplans.

Mit Schreiben vom 10.12.2025 hat das Ministerium für Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern auf die bestehende Verpflichtung zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung hingewiesen und eine zeitnahe Umsetzung eingefordert. Es stehen bei Nichterfüllung hohe Bußgelder für die Stadt im Raum.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhöhter zeitlicher Handlungsdruck, um Beanstandungen im Rahmen der Fach- und Rechtsaufsicht zu vermeiden und die ordnungsgemäße Umsetzung der europäischen und nationalen Vorgaben sicherzustellen.

Die nun vorliegende überarbeitete Fortschreibung stellt eine rechtssichere und umsetzbare Grundlage dar, um dieser Verpflichtung nachzukommen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
<input checked="" type="checkbox"/> Aufwendungen	<input type="checkbox"/> Erträge	Haushaltsjahr(e) 2027 ff.
<input checked="" type="checkbox"/> Auszahlungen	<input type="checkbox"/> Einzahlungen	
Bedarf entspricht der Haushaltsplanung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Nr.	Teilhaus- halt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Kurzbezeichnung des Untersachkontos	Gesamtbedarf in EUR
1	06	54100/04800000/ 04800.400257	Straßen, Wege, Plätze und Verkehrslenkungsanlagen (u. a. Motivanzeigetafeln) VBER 60.5	20.000,00

Ist (nur auszufüllen, wenn Bedarf nicht der Haushaltsplanung entspricht)

Nr.	HH-Jahr	Bedarf in EUR	Gesamtermächtigung in EUR	Mehr-/Minderbedarf in EUR
1	2027	10.000,00	0,00	-10.000,00
1	2028	10.000,00	0,00	-10.000,00

Deckungsvorschlag (nur bei Mehrbedarf auszufüllen)

Nr.	HH-Jahr	THH	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Kurzbezeichnung des Untersachkontos	Deckungsmittel in EUR
1	2027	06	Aufnahme in die HH- Planung 2027/2028		+10.000,00
1	2028	06	Aufnahme in die HH- Planung 2027/2028		+10.000,00

Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren

Ja

Nein

Nr.	HH-Jahr	Erwarteter Bedarf für	Bedarf in EUR
1	2027 ff.	Abschreibungen	20.000,00

Prüfauftrag an die Verwaltung

Ja

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
x		

Begründung:

Maßnahmen der Lärmreduzierungen können Synergieeffekte hinsichtlich des Klimaschutzes aufweisen.

Anlage/n

- 1 Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 4) - Bericht öffentlich
- 2 Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 4) - Anlage 1 Maßnahmentabelle öffentlich
- 3 Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 4) - Anlage 2 Integrierte Lärminderungsstrategie öffentlich
- 4 Schreiben Ministerium Klimaschutz, Landwirtschaft, ländliche Räume und Umwelt MV nichtöffentlich



Universitäts- und Hansestadt

Greifswald

Fortschreibung Lärmaktionsplan (Runde 4)

Neufassung Abschlussbericht

Stand 24.03.2026

SVUDresden

Titel: Fortschreibung Lärmaktionsplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Runde 4)

Auftraggeber: Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtbauamt

Auftragnehmer: SVU Dresden
Stadt – Verkehr – Umwelt
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstr. 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann
David Pfitzner

Stand: 23. März 2026

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1 Einleitung	10
1.1 Gesetzliche Grundlagen	10
1.2 Zuständigkeit	13
1.3 Verbindlichkeit des Lärmaktionsplanes	14
1.4 Verfahrensweise	15
1.5 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit	16
2 Bestands- und Sachstandsanalyse	18
2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen	18
2.1.1 <i>Stadt- und Siedlungsstruktur</i>	18
2.1.2 <i>Verkehrsnetzstruktur</i>	19
2.1.3 <i>Fahrbahnoberflächenzustand</i>	19
2.1.4 <i>Mobilität in Greifswald</i>	20
2.1.5 <i>Bestandssituation im Umweltverbund</i>	21
2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung	24
2.2.1 <i>Systematik</i>	24
2.2.2 <i>Veränderung der Kartierungsmethodik 2017 / 2022</i>	26
2.2.3 <i>Betrachtungsumfang</i>	27
2.2.4 <i>Immissionsbelastungen / Betroffenheiten</i>	28
2.2.5 <i>Hauptproblem und Konfliktbereiche</i>	30
2.2.6 <i>Weitere Lärmquellen</i>	33
2.3 Vorhandene Planungen	35
2.4 Lärmaktionsplanung in der Stadt Greifswald	35
2.4.1 <i>Historie der Lärminderungsplanung</i>	35
2.4.2 <i>Umsetzungsstand LAP 2019</i>	36
2.4.3 <i>Effekte der Tempo-30-Regelungen aus Lärmschutzgründen</i>	37
2.4.4 <i>Weitere bestehende Maßnahmen mit Lärminderungseffekt</i>	39
3 Zielstellungen zur Lärminderung	41
4 Generelle Handlungsansätze / Minderungspotenziale	43
5 Ruhige Gebiete	45
6 Maßnahmenkonzept	48
6.1 Handlungsempfehlungen Betroffenheitsschwerpunkte	48
S1 Netzergänzungen	48
S2 Straßenraumgestaltungskonzeption Anklamer Straße	50
S3 Straßenraumgestaltung weiterer Hauptstraßenabschnitte	51

S4	Knotenpunktsignalisierung und -koordinierung	52
S5	Geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung	52
S6	Anschaffung / Betrieb weiterer Motivanzeigetafeln	53
S7	Lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen	54
S8	Abschirmung / Seitenraumgestaltung	56
6.2	Integrierte Lärminderungsstrategie	58
6.3	Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche	59
7	Lärminderungswirkung	60
8	Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung	61
9	Beteiligungsprozess	63
9.1	Online-Bürgerbefragung	63
9.2	Öffentliche Informationsveranstaltung	67
9.3	Projektbegleitende Arbeitsgruppe	67
9.4	Anregungen / Hinweise aus der Entwurfsauslage	67
10	Bestimmungen zur Bewertung von Durchführung und Ergebnis	68
11	Zusammenfassung / Fazit	69
12	Literaturverzeichnis	70

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	ÜBERSICHTSPLAN VERKEHRSNETZ- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR KERNSTADTGEBIET	18
ABB. 2	MODAL-SPLIT UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD.....	20
ABB. 3	ISODISTANZEN, AUSGANGSPUNKT MARKTPLATZ GREIFSWALD.....	23
ABB. 5	VERGLEICH BEWOHNERZUORDNUNG ZU DEN FASSADENPUNKTEN VBEB / BEB.....	26
ABB. 5	BETRACHTETES STRAßENNETZ MIT MEHR ALS 3 MIO. KFZ PRO JAHR	27
ABB. 6	STRAßENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER L_{NIGHT}	29
ABB. 7	STRAßENVERKEHRSLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER L_{DEN}	29
ABB. 8	BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS	32
ABB. 9	BETROFFENHEITSSITUATION LÄRMINDEX L_{DEN}	32
ABB. 10	LÄRMKARTIERUNG EISENBAHNVERKEHR GREIFSWALD LÄRMINDEX L_{NIGHT}	33
ABB. 11	RUHIGE GEBIETE / INNERSTÄDTISCHE RUHEINSELN.....	47
ABB. 12	BEISPIELE DYNAMISCHE HINWEISTAFELN ZUR LSA-KOORDINIERUNG („GRÜNEN WELLE“).....	52
ABB. 13	BEISPIELE ORTSEINGANGSGESTALTUNG MIT FAHRSTREIFENVERSATZ	53
ABB. 14	BEISPIEL MOTIVANZEIGETAFEL (DIALOG-DISPLAY)	54
ABB. 15	LÄRMARME SCHACHTEINDECKUNG (BEISPIEL DRESDEN).....	55
ABB. 16	BESTANDSSITUATION ANKLAMER LANDSTRASSE.....	57
ABB. 17	BEISPIELE FÜR EINE ABSCHIRMUNG DURCH BEPFLANZUNG BZW. GESTALTUNGSELEMENTE	57
ABB. 18	ZUORDNUNG DER EFFEKTIVITÄT AUF BASIS DER KOSTEN- / WIRKUNGSKLASSEN	62
ABB. 19	BISHERIGER KONTAKT ZUR LÄRMAKTIONSPLANUNG.....	64
ABB. 20	LÄRMSCHWERPUNKTE AUS DER ONLINE-BETEILIGUNG.....	64
ABB. 21	IST EINE VERBESSERUNG DER LÄRMSITUATION EINGETRETEN?.....	65
ABB. 22	GEEIGNETE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG AUS SICHT DER TEILNEHMENDEN	66

Tabellenverzeichnis

TAB. 1	ÜBERSICHT ZU DEN LÄRMGRENZ-, RICHT- UND ORIENTIERUNGSWERTEN	11
TAB. 2	UBA-EMPFEHLUNG ZU UMWELTHANDLUNGSZIELEN FÜR DIE LÄRMAKTIONSPLANUNG	12
TAB. 3	PROBLEMBEREICHE STRAßENLÄRM - LÄRMINDEX L_{NIGHT}	30
TAB. 4	PROBLEMBEREICHE STRAßENLÄRM - LÄRMINDEX L_{DEN}	31
TAB. 5	AUSWIRKUNG TEMPO-30-REGELUNGEN AUF DIE BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS.....	38
TAB. 6	LÄRMMINDERUNGSPOTENZIALE VERSCHIEDENER GENERELLER HANDLUNGSANSÄTZE	44
TAB. 7	KRITERIEN ZUR ABGRENZUNG RUHIGER GEBIETE / INNERSTÄDTISCHER RUHEINSELN	45
TAB. 8	VERÄNDERUNG DER GESAMTBETROFFENHEIT.....	60

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Maßnahmentabelle (Kurzzusammenfassung Maßnahmenkonzept)
- Anlage 2 Vertiefende Erläuterungen zur Integrierten Lärminderungsstrategie
- Anlage 3 Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung
- Anlage 4 Abwägung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung

Abkürzungsverzeichnis

AC	Asphalt Concrete (Asphaltbeton)
ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrradclub e. V.
AGFK MV	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen Mecklenburg-Vorpommern
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
dB	Dezibel
dB (A)	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DSH-V	Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung
EBA	Eisenbahnbundes
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
GW	Grenzwert
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
L_{den}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L_{day}	Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr
$L_{evening}$	Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr
L_{night}	Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr
LA	lärmarm
LAI	Bund / Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LO	lärmoptimiert
LOA	lärmoptimierter Asphalt
Lkw	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer
LSA	Lichtsignalanlage

LUNG-MV	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
SMA	Splitmastixasphalt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UBA	Umweltbundesamt
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Lärm ist in den Städten und Gemeinden eines der größten Umwelt- bzw. Gesundheitsprobleme. Bei dauerhaft zu hohen Schallimmissionsbelastungen sind gesundheitsschädliche Wirkungen wissenschaftlich nachgewiesen. Der Straßenverkehrslärm bildet die wichtigste Lärmquelle im kommunalen Bereich und ist gleichzeitig Synonym für andere negative Wirkungen des Verkehrs, wie z. B. Abgas-, Staub- und Erschütterungsbelastungen, Verkehrsunsicherheit, Trennwirkung, Unwirtlichkeit städtischer Räume usw.

Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) sowie die darauf Bezug nehmenden nationalen gesetzlichen Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz. In diesen ist festgeschrieben, dass spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und diese gegebenenfalls fortzuschreiben sind.

Der Lärmaktionsplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde letztmalig im Jahr 2019 aktualisiert. Für 2024 ist daher eine Überprüfung / Fortschreibung vorzunehmen.

Das Hauptziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Hierzu sind die Belastungen der Bevölkerung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten zu ermitteln sowie anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschkürzung in Aktionsplänen zu erarbeiten.

Mit der Lärmaktionsplanung wird neben der Reduzierung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm auch insgesamt eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald angestrebt. Grundsatz bildet dabei die bereits im integrierten Klimaschutzkonzept verankerte Strategie zur Förderung des Umweltverbundes als nachhaltigste Möglichkeit zur gesamtstädtischen Lärminderung.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Ausgangspunkt für die Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 und 2006 im deutschen Recht in den Paragraphen 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) verankert wurde.

Generell ist die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr, im Umfeld von Großflughäfen sowie Bereichen von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu untersuchen. Die entsprechenden Lärmimmissionen werden in strategischen Lärmkarten dargestellt und

veröffentlicht. Alle von der Lärmkartierung betroffenen Städte und Gemeinden sind verpflichtet, einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen sich die Gemeinden mit der lokalen Lärmsituation auseinandersetzen. Bei Bedarf sind im Lärmaktionsplan Maßnahmen und Konzepte festzuschreiben, welche mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.

Lärmquelle	Kfz-Verkehr					
	16.BImSchV		VLärmSchR		DIN 18005	
Vorschrift	Immissionsgrenzwert		Auslösewert ¹		Orientierungswert	
Nutzung	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
reine Wohngebiete	59	49	64	54	50	40
besondere Wohngebiete	-	-	-	-	60	45
allgemeine Wohn- & Kleinsiedlungsgebiete	59	49	64	54	55	45
Dorf- & Mischgebiete	64	54	66	56	60	50
Dörfliche Wohngebiete	-	-	-	-	60	50
Urbane Gebiete	64	54	-	-	60	50
Kerngebiete	64	54	66	56	65	55
Gewerbegebiete	69	59	72	62	65	55
Sondergebiete	-	-	-	-	45-65	35-65
Krankenhäuser, Schulen, Alten- & Kurheime	57	47	64	54	-	-
Campingplatzgebiete	-	-	-	-	55	45
Wochenend- & Ferienhausgebiete	-	-	-	-	55	45
Friedhöfe, Kleingarten- & Parkanlagen	-	-	-	-	55	55

Tab. 1 Übersicht zu den Lärmgrenz-, Richt- und Orientierungswerten

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht alle 5 Jahre eine Aktualisierung der strategischen Lärmkarten vor. Die Lärmaktionspläne sind ebenfalls mindestens alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Weiterhin wurde im Rahmen der EU-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen sowie mögliche Minderungsmaßnahmen fest verankert. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen, welche sich aus dem

¹ Lärmsanierung (Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes) - freiwillige Leistung

Lärmaktionsplan ableiten, existiert für die Bürgerinnen und Bürger nicht. Für die Umsetzung der Maßnahmen gilt das bundesdeutsche Fachrecht. Festlegungen des Lärmaktionsplanes sind verwaltungsintern bindend und für Planungsträger abwägungsrelevant (siehe Kapitel 1.3).

Für die Bewertung der Auswirkungen des Lärms auf die Bevölkerung werden zwei Lärmindizes verwendet: Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{den} (day-evening-night) und der Nachtlärmindex L_{night} .

Bisher wurden mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine konkreten Lärmgrenzwerte definiert. Vielfach werden jedoch Mittelungspegel von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} und 55 dB(A) für den Nachtzeitraum als wichtige Prüfwerte für die Lärmaktionsplanung genutzt. Bei einer dauerhaften Exposition oberhalb dieser Lärm-schwellen ist das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen für die betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen (siehe Kapitel 0).

Von der Weltgesundheitsorganisation (WHO, 2018) wird empfohlen den durch den Straßenverkehr bedingten Lärmpegel möglichst auf unter 53 dB(A) für den Lärmindex L_{den} und 45 dB(A) für L_{night} zu verringern. Darauf Bezug nehmend werden vom Umweltbundesamt (UBA) die in Tab. 2 aufgeführten Umwelthandlungsziele empfohlen. Hierbei werden auch erhebliche Belästigungen berücksichtigt.

Parallel zur EU-Umgebungslärmrichtlinie existieren im deutschen Lärmschutzrecht verschiedene weitere gesetzliche Grundlagen z. B. für den Neu- und Ausbau von Straßenverkehrsanlagen (16. BImSchV), die Entwicklung von Wohnstandorten (DIN 18005) oder für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes (VLärmSchR). Die jeweils zugehörigen Auslöse- und Orientierungswerte werden in Tab. 1 zusammengefasst.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	Lärmindex	
		L_{den}	L_{night}
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblichen Belästigungen (Straße / Schiene)	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung erheblichen Belästigungen (Luftverkehr)	mittelfristig	45 dB(A)	40 dB(A)

Tab. 2 UBA-Empfehlung zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung

Quelle: (UBA, 2022b)

Der wesentliche Unterschied zur EU-Umgebungslärmrichtlinie ergibt sich dabei aus dem Anlass der Lärminderungs-betrachtungen. Während die Grenzwerte der 16. BImSchV nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Verkehrsanlage und der Orientierungswert der DIN 18005 beim Neubau von angrenzender

Wohnbebauung zur Anwendung kommen, werden bei der Lärmaktionsplanung Probleme im bestehenden Verkehrsnetz betrachtet. Anders als bei der Lärmsanierung wird dabei nicht nur eine Verbesserung der Situation für die am stärksten Betroffenen, sondern eine möglichst umfassende Reduzierung der Lärmbetroffenheiten einschließlich von Belästigungen angestrebt.

Darüber hinaus unterscheiden sich auch die Berechnungsverfahren. Während die Lärmkarten gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, BUB (BMUV, 2018a) zu berechnen sind, erfolgen die Betrachtungen im deutschen Lärmschutzrecht nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straße, RLS-19 (FGSV, 2019).

1.2 Zuständigkeit

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße erfolgt im Land Mecklenburg-Vorpommern zentral durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG). Die Kartierungsergebnisse sind auf den Internetseiten des Landes veröffentlicht:

https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2.htm

Darüber hinaus existiert für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald eine flächendeckende Lärmkartierung für das gesamte innerstädtische Straßennetz. Deren Ergebnisse können im städtischen Geoportal eingesehen werden:

<https://www.greifswald.de/de/verwaltung-politik/bauen/geoportal-stadtkarten/>

Für den Eisenbahnlärm werden die Lärmkarten zentral durch das Eisenbahnbundesamt erstellt. Die entsprechenden Ergebnisse sind ebenfalls im Internet veröffentlicht:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt gemäß § 47d BImSchG, sofern nicht anders durch die Länder festgelegt, in kommunaler Zuständigkeit. Entsprechend ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald für die Erarbeitung des Lärmaktionsplans verantwortlich.

federführende Dienststelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtbauamt
Abteilung Umwelt
Markt 15
17489 Greifswald

Seit dem 1. Januar 2015 ist für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes das Eisenbahnbundesamt zuständig. Eine Berücksichtigung des Eisenbahnlärmes ist entsprechend im Lärmaktionsplan der Universitäts- und

Hansestadt Greifswald nicht erforderlich. Es erfolgt lediglich eine kurze Zusammenfassung der Betroffenheitssituation (siehe Kapitel 2.2.6).

Gegenstand der Lärmaktionsplanung in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bildet entsprechend ausschließlich der Straßenverkehrslärm. Verpflichtend zu betrachten sind dabei alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr.

Die Umsetzung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung konzipierten Maßnahmen liegt zum überwiegenden Teil in der Zuständigkeit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Lediglich in den Randbereichen (B 105 / B 109, Außerortsabschnitte der Landesstraßen) ist die Stadt nicht selbst Baulastträger. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass für verkehrsbeschränkende Maßnahmen, welche aus Gründen des Lärmschutzes erfolgen, eine Prüfung durch die oberste Verkehrsbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern erforderlich ist.

1.3 Verbindlichkeit des Lärmaktionsplanes

In einem Lärmaktionsplan werden durch die Kommune alle grundsätzlich zielführenden und auch realisierbaren Maßnahmen zur Lärminderung zusammengefasst und hinsichtlich ihres Entlastungspotenzials bewertet.

Dabei wird einen umsetzungsorientierter Managementansatz verfolgt. Ausschlaggebend hierfür sind die Festlegungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz. Hier heißt es in § 47d Abs. 6 mit Verweis auf § 47 Abs. 6:

„Die Maßnahmen, die Pläne nach den Absätzen 1 bis 4 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.

Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2013)

Maßgeblich für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen sind die jeweiligen fachgesetzlichen bzw. fachplanerischen Regelungen. Zumeist erfolgt für diese im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine abschließende Bewertung. Insofern ist größtenteils eine weitere konzeptionelle Vertiefung notwendig, welche üblicherweise der für die Umsetzung zuständigen Behörde obliegt. Eine Verbindlichkeit kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur hergestellt werden, wenn die fachgesetzlichen bzw. fachplanerischen Betrachtungen sowie eine rechtsfehlerfreie Abwägung bereits vollumfänglich in den Aktionsplan integriert worden sind.

Der Lärmaktionsplan stellt entsprechend keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Umsetzung der darin festgeschriebenen Maßnahmen dar. Er ist für die Stadt und andere Planungsträger allerdings abwägungsrelevant. Die im Aktionsplan verankerten Belange des Lärmschutzes müssen im Rahmen von anderen Planungen in die

Entscheidungsfindung sachgerecht einbezogen und gegenüber entgegenstehenden Belangen abgewogen werden.

Maßnahmen des beschlossenen Lärmaktionsplans, für die kein Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden erzielt werden kann, bilden lediglich den fachlich untermauerten politischen Willen der Stadt ab, können jedoch nicht als Lärminderungsmaßnahme an die EU gemeldet werden.

1.4 Verfahrensweise

Hauptschwerpunkt der Fortschreibung bildet die Überprüfung des bisherigen Umsetzungsstandes des Lärmaktionsplanes 2019. Weiterhin werden die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung ausgewertet. Parallel erfolgt eine Neuformulierung des Maßnahmenkonzeptes.

Da für eine erste gesamtstädtische Ursprungsfassung des Lärmaktionsplanes Runde 4 (Grundberichtentwurf) keine Mehrheit in der Bürgerschaft gefunden werden konnte, wurde der Betrachtungsumfang auf das verpflichtend zu untersuchende Hauptstraßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sowie die integrierte Lärminderungsstrategie reduziert. Zudem wurde auf Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet, auch wenn diese im Zusammenhang mit der Lärminderung sowie der Schulweg- und Verkehrssicherheit bzw. zur Reduzierung der Unfallschwere sehr effektiv sind.

Ausgangsbasis für die Bewertung der aktuellen Betroffenheitssituation bildet die vom LUNG bereitgestellte Lärmkartierung (LUNG-MV, 2024). Diese ermöglicht eine Identifizierung der Hauptkonflikt- und Hot-Spot-Bereiche. Schwerpunkt bilden hierbei Straßenabschnitte bzw. Gebiete, in denen die Prüfwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} überschritten werden. Zur Differenzierung, Interpretation und Bewertung der Betroffenheitssituation werden zusätzlich Lärmkennziffern berechnet, die neben der Anzahl der Betroffenen auch die Höhe der Schallimmissionsbelastung berücksichtigen.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt durch eine Beurteilung der Entwicklung der Betroffenheiten für die einzelnen Betroffenheitsklassen sowie die Veränderung der Lärmkennziffern.

Im Rahmen der Bearbeitung selbst erfolgte eine erneute Beteiligung wichtiger Institutionen (TÖB) sowie der Öffentlichkeit (siehe Kapitel 9). Die Stellungnahmen und Hinweise zum Grundberichtentwurf wurden überprüft, abgewogen und bei der Formulierung des Lärmaktionsplanes angemessen berücksichtigt.

1.5 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit

Schall wird zu Lärm, wenn er bewusst oder unbewusst stört. Im Rahmen verschiedener Untersuchungen zur Lärmwirkung, wie z. B. dem Spandauer Gesundheits-Survey und der NaRoMi-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infaction – Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt) hat sich gezeigt, dass bei dauerhafter Exposition gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm verursacht werden können. Nachgewiesen wurden Änderungen im Stoffwechsel und Hormonhaushalt, Änderung der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Stresssymptome, wie beispielsweise Hormonausschüttungen. Langfristig kann dies zu hohem Blutdruck und Herzinfarkten führen.

Zur Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm wird in einer Veröffentlichung des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes ausgeführt, dass für die menschliche Gesundheit ein ungestörter Schlaf nach allgemeiner Auffassung eine besondere Bedeutung hat. Geräuscheinwirkungen während des Schlafes können sich in einer Änderung der Schlaftiefe (mit und ohne Aufwachen), dem Erschweren / Verzögern des Einschlafens bzw. Wiedereinschlafens, der Verkürzung der Tiefschlafzeit bzw. Gesamtschlafzeit, in vegetativen Reaktionen oder indirekt als Minderung der empfundenen Schlafqualität auswirken (Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes, 1982).

Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) wird zum Thema Lärmwirkung ausgeführt, dass bereits geringe Lärmpegel ab 25 dB(A) zu Konzentrations- oder Schlafstörungen sowie Dauerbelastungen über etwa 65 dB(A) am Tag zu einem erhöhten Gesundheitsrisiko führen können. Ab einem Pegel von 85 dB(A) wird über die gesundheitlichen Wirkungen hinaus das Gehör geschädigt (BMU, 2017).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch Lärm neben psychophysischen Auswirkungen, wie:

- » Stress und Nervosität als Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen,
- » Störung der Schlafqualität,
- » Beeinträchtigung des Lebensgefühls,
- » Zunahme der Fehleranfälligkeit,
- » Abnahme der Lernfähigkeit

auch soziale Auswirkungen, wie:

- » Unterlassen von Kommunikation,
- » Veränderung der Nutzung von Wohnräumen, Terrassen, Balkonen und Gärten,
- » Abnahme von Hilfsbereitschaft,
- » städtebaulicher Verfall,

» soziale Segregation

sowie ökonomische Auswirkungen, wie:

» Krankheitskosten,

» Kosten für Medikamente, Schlafmittel,

» Wertminderung von Grundstücken

entstehen.

2 Bestands- und Sachstandsanalyse

2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist mit aktuell ca. 62.508 Einwohnern (Stadt Greifswald, IV. Quartal 2025) die viertgrößte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern und liegt ca. 80 km östlich der Hansestadt Rostock.

Gemeinsam mit der Hansestadt Stralsund übernimmt Greifswald funktionsteilig die Aufgaben eines Oberzentrums. Neben der administrativen Funktion als Kreisstadt des Landkreises Vorpommern-Greifswald hat die Stadt Greifswald damit auch wichtige Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Regionen. Hinzu kommen weitere bedeutsame Arbeitsstätten, Bildungs-, Kultur-, Freizeit-, Sport- und Tourismusangebote im Stadtgebiet. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Universität Greifswald mit aktuell ca. 9.900 Studierenden (Universität Greifswald, 2026) sowie das Universitätsklinikum.

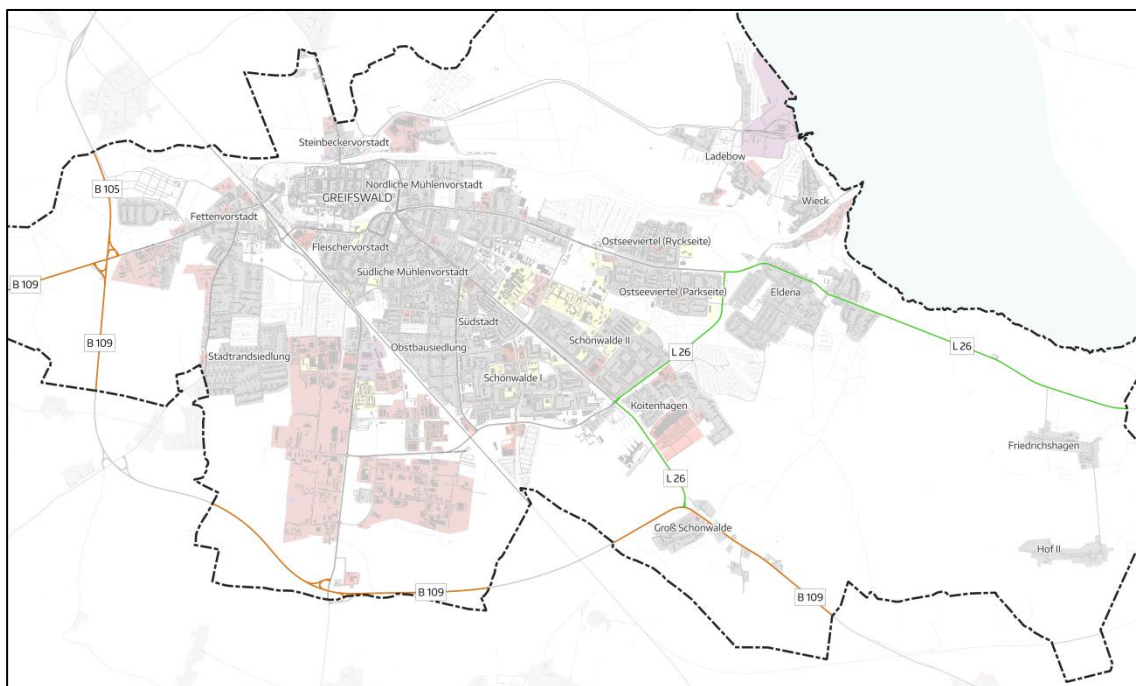


Abb. 1 Übersichtsplan Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur Kernstadtgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist insgesamt durch eine kompakte Stadtstruktur gekennzeichnet (siehe Abb. 1). Die Hauptsiedlungsbereiche erstrecken sich südlich und östlich des Stadtzentrums. In dem in Richtung Südosten breiter werdenden Korridor zwischen der Bahnstrecke Anklam - Greifswald - Stralsund und dem Ryckgraben finden sich die einwohnerstärksten Wohngebiete Fleischervorstadt, Mühlenvorstadt, Schönwalde I und II, Ostseeviertel, Koitenhagen, Eldena, Südstadt

und Obstbaumsiedlung. In den Stadtbereichen südwestlich der Bahnstrecke liegen wichtige Gewerbestandorte. Das Wohnen konzentriert sich hier im Wesentlichen auf die Fettenvorstadt und die Stadtrandsiedlung.

Lediglich die Ortsteile Groß Schönwalde, Friedrichshagen, Riems und Insel Koos liegen außerhalb des Kernstadtgebietes.

Neben dem Stadtzentrum bilden das Einkaufszentrum „Gleis 4“ südlich des Bahnhofes sowie der „Elisenpark“ am südöstlichen Rand des Kernstadtgebietes weitere soziale Versorgungsstandorte. Unweit des „Elisenparks“ befindet sich auch das Max-Planck-Institut für Plasmaphysik. Wichtige Universitäts- und Klinikstandorte finden sich in der Altstadt sowie im Bereich der R.-Petershagen-Allee.

2.1.2 Verkehrsnetzstruktur

Alle auf die Universitäts- und Hansestadt Greifswald zuführenden überregionalen Bundes- und Landesstraßen werden im Zuge einer Ortsumgehung gebündelt und südwestlich am Kernstadtrand entlang bzw. vorbeigeführt. Die B 109 verbindet Greifswald mit der Stadt Anklam. Zudem wird unter Nutzung der B 111 eine Querverbindung in Richtung Wolgast ermöglicht. Allerdings bietet zwischen Wolgast und Greifswald die L 26 eine kürzere Verbindung. Die Landesstraße durchläuft die Ortslage Eldena (Wolgaster Landstraße) und führt anschließend über die Koitenhäger und Anklamer Landstraße. Der westliche Teilabschnitt der B 109 dient insbesondere als Verbindung zur ca. 8 km südwestlich des Stadtgebietes vorbeiführenden Autobahn BAB 20. In Richtung Norden verbindet die B 105 Greifswald mit der Hansestadt Stralsund.

Innerstädtisch ist das Hauptstraßennetz vor allem durch auf das Stadtzentrum zuführende Radialen (Wolgaster Straße, Anklamer Straße, Gützkower Landstraße, Loitzer Straße, Grimmer Straße und Stralsunder Straße) gekennzeichnet. Diese werden am Rande der Altstadt in einem Dreiviertelring bestehend aus Hansering, Goethe- und Bahnhofstraße miteinander verknüpft. Südlich der Bahnstrecke erfolgt zuvor eine Bündelung der Verkehre über die bahnparallel verlaufende Osnabrücker Straße.

Eine weitere Tangentialverbindung, insbesondere zwischen den Wohn- und Gewerbestandorten, wird am Stadtrand über den Straßenzug Schönwalder Landstraße / Koitenhäger Landstraße gewährleistet.

2.1.3 Fahrbahnoberflächenzustand

Im betrachteten Hauptstraßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sind in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durchgehend Asphaltoberflächen vorhanden. Diese weisen lediglich punktuell kleinteilige Fahrbahnoberflächendefizite (Flickstellen, Risse sowie kleinere Aufbrüche). Diese sind im Bestand kaum lärmrelevant.

Unebene und unbefestigte Fahrbahnoberflächen finden sich vereinzelt im nachgeordneten Erschließungs- und Nebenstraßennetz. In der zentralen Altstadt sind

hierbei allerdings die Wechselwirkungen zu städtebaulichen und denkmalpflegerischen Anforderungen zu berücksichtigen. Auch im Bereich der Gehwege bestehen teilweise erhebliche Einschränkungen durch eine unzureichende Oberflächenqualität.

2.1.4 Mobilität in Greifswald

Im Jahr 2023 wurde eine aktuelle Haushaltsbefragung zur Verkehrsmittelwahl im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) durchgeführt. Darüber hinaus kann auf die Ergebnisse vergangener Mobilitätserhebungen aus den Jahren 2009 und 2014 zurückgegriffen werden. Die Untersuchungen liefern wichtige Grundinformationen zum Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Greifswald (siehe Abb. 2).

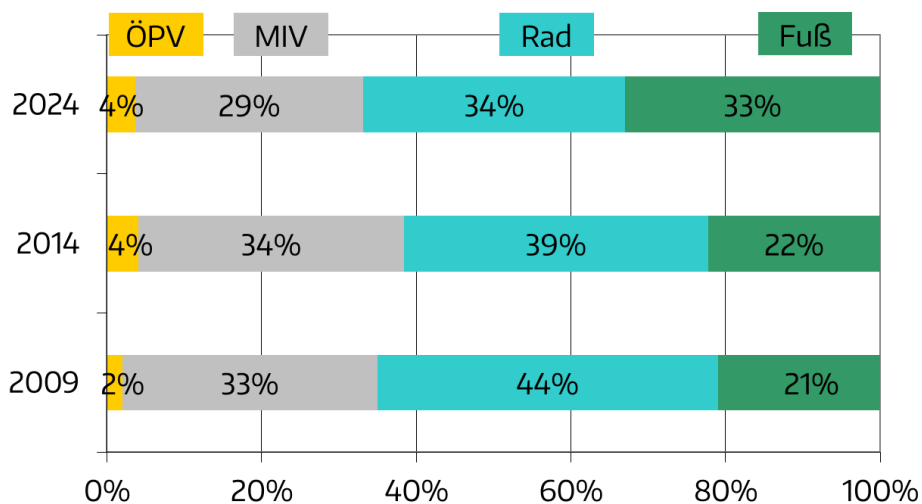


Abb. 2 Modal-Split Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Datenquellen: (Steinbeis Transferzentrum, 2009), (Steinbeis Transferzentrum, 2015) (TU Dresden, 2023a)

Es zeigt sich, dass bei der Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung der nichtmotorisierte Verkehr dominiert. Im Rahmen der Haushaltsbefragung 2023 wurde für den Fuß- und Radverkehr in Summe ein Anteil von ca. 67 % ermittelt. Der Radverkehrsanteil liegt mit ca. 34 % im bundesweiten Vergleich auf einem sehr hohen Niveau.

Der Anteil des MIV an den täglichen Wegen in Greifswald liegt aktuell bei lediglich ca. 29 %. Im Vergleich zu den vorherigen Haushaltsbefragungen fallen vor allem die höheren Anteilswerte für den Fußverkehr auf. Die Zunahme erfolgte dabei vor allem zu Lasten des Kfz- bzw. Radverkehrs und entspricht einem bundesweiten Trend. Teilweise sind die zu erkennenden Veränderungen auf methodische Veränderungen im Rahmen der aktuellen Erhebungen zurückzuführen

Pro Tag werden im Durchschnitt pro Person ca. 3,5 Wege zurückgelegt. Für diese wird durchschnittlich ein Zeitbudget von insgesamt ca. 60 Minuten aufgewendet.

Pro Weg ergibt sich damit ein durchschnittlicher Zeitaufwand von ca. 17 Minuten. Dabei wird eine durchschnittliche Entfernung von ca. 4,1 km pro Weg zurückgelegt.

Trotz der bereits heute geringen MIV-Anteile gibt es noch weitere Potenziale und Herausforderungen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Dies betrifft insbesondere den Stadt-Umland-Verkehr. Dieser ist im Rahmen der Haushaltbefragung unterrepräsentiert, da nur die Wege der Greifswalder Bevölkerung erfasst worden sind. Die Verkehrsmittelwahl der Pendler wurde nicht erhoben. Für deren tägliche Wege ist jedoch von deutlich höheren MIV-Nutzungsanteilen auszugehen.

Parallel sind aber auch innerstädtisch die Veränderungspotenziale noch nicht vollständig ausgeschöpft. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass etwa 62 % der MIV-Wege kürzer als 5 km sind. Zirka 39 % der Wege sind sogar kürzer als 3 km. Diese Entfernungen können bequem mit dem Fahrrad und teilweise sogar zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Entwicklung in anderen deutschen Städten zeigen, dass die bereits vergleichsweise niedrigen MIV-Anteile von aktuell ca. 29 % weiter reduziert werden können. So wurden beispielsweise in den Städten Berlin, Darmstadt, Heidelberg, Jena, Konstanz München, Potsdam, Rostock und Tübingen im Rahmen des SrV (TU Dresden, 2023b) geringere Werte erfasst. Das Minimum lag dabei bezogen auf den Gesamtverkehr bei ca. 21 %. Die entsprechenden Veränderungen wirken sich sowohl im Hinblick auf soziale Teilhabemöglichkeiten als auch Kosten und Wirtschaftlichkeitsaspekte positiv aus.

Im Rahmen einer Studie der Universität Greifswald (Universität Greifswald, 2021) wurde in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer festgestellt, dass der Anteil des MIV für die Pendler aus dem Umland bei 66,4 % und aus dem erweiterten Umland bei 94,5 % liegt. Entsprechend sind die Substitutionspotenziale für den Stadt-Umland-Verkehr nochmals deutlich höher als für den innerstädtischen Binnenverkehr einzuschätzen.

2.1.5 Bestandssituation im Umweltverbund

Die Förderung des Umweltverbundes bildet einen wesentlichen Baustein der integrierten Lärminderungsstrategie. Daher soll nachfolgend eine Grundeinschätzung der Bestandssituation im Stadtgebiet Greifswald vorgenommen werden.

Das Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV bilden drei Stadtbuslinien, die alle 15 (Linie 2) bzw. alle 30 Minuten verkehren. Ergänzend besteht mit dem On-Demand-Dienst „Friedrich“ ein flexibles Fahrtangebot vor allem für die Randbereiche, welches abends auch gesamtstädtisch genutzt werden kann.

Grundsätzlich ist die Bedienungshäufigkeit auch in den Randverkehrszeiten und am Wochenende als gut einzuschätzen. Die Fahrten werden klimafreundlich mittels Erdgasbussen abgewickelt. Hinsichtlich der Linienführung und Erschließungswirkung

sind in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen erfolgt. Eine weitere Optimierung des Liniennetzes ist bereits in Vorbereitung.

Auch beim Bahnverkehr ist in den letzten Jahren eine deutliche Angebotsverbesserung erfolgt. Sowohl in Richtung Stralsund als auch nach Anklam / Pasewalk und Wolgast / Swinemünde bestehen nunmehr etwa stündlich Fahrstmöglichkeiten. Zwischen Greifswald und Stralsund werden diese durch den RE 7 teilweise zusätzlich verdichtet. Für den Regionalbusverkehr bestehen weitere Optimierungspotenziale.

Ebenfalls weitere Potenziale, vor allem für die Abwicklung der innerstädtischen Binnenverkehre, liegen beim Fußgänger- und Radverkehr (siehe hierzu auch Kapitel 2.1.4). Ausgehend vom Markt liegt nahezu das komplette Kernstadtgebiet in einem Entfernungsbereich von unter 3 km (siehe Abb. 3). Der „Elisenpark“ ist Luftlinie lediglich ca. 4 km entfernt. Auch die Entfernungen in die Ortsteile Groß Schönwalde, Eldena und Wiek sind nur unwesentlich weiter. Hier beträgt die Luftlinienentfernung zum Markt maximal ca. 5 km. Bezogen auf die Wegelängen bestehen daher gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades. Hinsichtlich der Topographie ergeben sich keine Einschränkungen. Parallel sind durch die kompakte Stadtstruktur auch die Voraussetzungen für den Fußverkehr sehr gut.

Hinsichtlich der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist festzustellen, dass in den vergangenen Jahren in vielen Bereichen bereits moderne, attraktive und sichere Verkehrsanlagen realisiert worden sind. Dennoch bestehen auch weiterhin wichtige Herausforderungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Im Radverkehr ist vor allem die konsequente Umsetzung von Radfahrstreifen und Radschutzstreifen im Zuge wichtiger Hauptverkehrsstraßen positiv hervorzuheben. Parallel wurde auch beim Bau von Radwegen (z. B. Grimmer Straße, Bahnhofstraße, Hansering) auf eine attraktive und sichere Gestaltung der Radverkehrsanlagen, vor allem an Einmündungen und Grundstückszufahrten (Gehwegüberfahrten, Nutzung von Rampensteinen etc.) geachtet. Wichtige Einbahnstraßenverbindungen sind für den Radverkehr zur Nutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung freigegeben. Zwischen Stadtzentrum und den südöstlichen Stadtgebieten (Wohngebiet Ostseevierviertel, Krankenhaus, Universitätscampus) wurde eine zentrale Hauptachse für den Radverkehr entwickelt. Diese ist abschnittsweise als Fahrradstraße ausgewiesen.

Insgesamt ist erkennbar, dass im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen die Vorgaben einer modernen Radverkehrsförderung berücksichtigt werden und einen hohen Stellenwert haben. Als planerische Grundlage hierfür dient das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2010. Angesichts der in den letzten Jahren erfolgten Änderungen bei den siedlungsstrukturellen und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen ist dieses nicht mehr aktuell und sollte entsprechend fortgeschrieben werden.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen im Land Mecklenburg-Vorpommern (AGFK MV).

Mit dem Radverkehrskonzept 2010 wurden die zentralen Radrouten im Stadtgebiet auf konzeptioneller Ebene definiert. In der Praxis weist das Routennetz jedoch noch verschiedene Angebotslücken auf. Schwerpunkte bilden dabei beispielsweise attraktive und sichere Knotenpunktführungen. Betroffen ist hierbei u. a. auch die zentrale Ost-West-Radverkehrsachse (Robert-Blum-Straße / Rudolf-Petershagen-Allee / Pappelallee). Weitere Handlungsnotwendigkeiten bestehen hinsichtlich einer kontinuierlichen und kleinteiligen Weiterentwicklung der Angebotsqualität im Radverkehrsnetz (Schließung von Angebotslücken, Beseitigung von Konfliktstellen, Umsetzung des Radverkehrskonzeptes) zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit sowie einer weiteren Ausweitung der Service- und Dienstleistungsangebote.

Mit dem Bau der Fahrradstation wurde eine wesentliche Aufwertung der zentralen intermodalen Verknüpfungsstelle am Hauptbahnhof erreicht. Weiterer Handlungsbedarf insbesondere im Hinblick auf sichere und abschließbare Parkmöglichkeiten für Fahrräder (u. a. als Abstellmöglichkeit für Pedelecs) besteht am Haltepunkt „Greifswald Süd“. Auch insgesamt existiert weiterer kleinteiliger Bedarf zur Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie im Wohnumfeld.

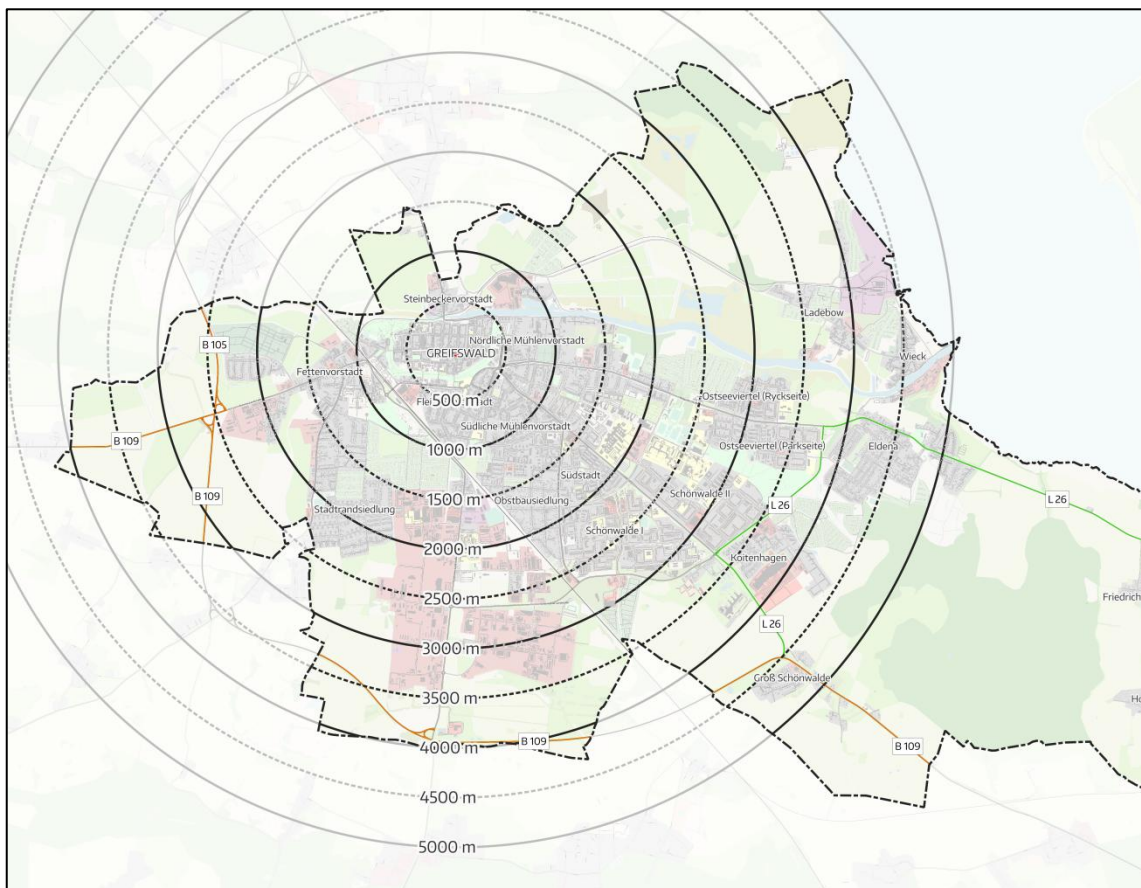


Abb. 3 Isodistanzen, Ausgangspunkt Marktplatz Greifswald

Kartengrundlage:

© OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Die Situation des Fußverkehrs in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist differenziert zu bewerten. Positiv hervorzuheben sind die bestehenden Vorrangbereiche für den Fußverkehr am Markt und im Zuge der Langen Straße / Knopfstraße. Diese bieten eine hohe Aufenthaltsqualität sowie vielfältige Kommunikationsmöglichkeiten. Auch der neu gestaltete Bereich am Ryck entlang des Hanserings bietet eine hohe Qualität für den Fußverkehr. In anderen Bereichen des Stadtzentrums, so z. B. im Zuge der Friedrich-Loeffler-Straße sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr hingegen nicht optimal. Durch den Kfz-Verkehr ergeben sich hier Nutzungseinschränkungen.

Ein gesamtstädtisches Problem bilden die durch den Kfz-Verkehr im Zuge der Hauptverkehrsstraßen verursachten Trennwirkungen. Hauptursachen bilden die Breite der zu querenden Fahrbahnflächen und die hohen Verkehrsaufkommen. Durch die Schaffung zusätzlicher Querungsstellen wurde in den vergangenen Jahren die Bestandssituation bereits kontinuierlich verbessert. Dennoch bestehen weitere Handlungsnotwendigkeiten zum Abbau von Barrieren, zur Schaffung kleinteiliger und sicherer Querungsmöglichkeiten sowie zur besseren Vernetzung der einzelnen Stadtquartiere. Parallel ergibt sich angesichts der hohen Radverkehrsaufkommen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald weiterer Bedarf zur Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs. Ein Schwerpunktbereich bildet hierbei der Platz der Freiheit.

Auch für die Gewährleistung barrierefreier Verkehrsanlagen bestehen im Stadtgebiet weitere Potenziale. Die verschiedenen Anforderungen aller Nutzergruppen werden noch nicht flächendeckend berücksichtigt. Problempunkte bilden vor allem Gehwegoberflächen, Bordabsenkungen an wichtigen Querungsstellen sowie fehlende Leitsysteme für mobilitätseingeschränkte Personen.

Insgesamt ist festzustellen, dass für den Umweltverbund noch weitere Optimierungspotenziale im Stadtgebiet existieren. Durch eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV sind eine Substitution von Kfz-Fahrten (Modal-Shift) und den damit verbundenen Sekundäreffekten im Sinne der Lärminderung erreichbar.

2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung

2.2.1 Systematik

Für die Bewertung der Auswirkungen des Lärms auf die Bevölkerung werden gemäß der 34. BImSchV die Lärmindizes L_{den} und L_{night} verwendet. Bei beiden handelt es sich um energieäquivalente Dauerschallpegel, welche mittels A-Filter bewertet² werden und sich auf einen einjährigen Beurteilungszeitraum beziehen.

² Die A-Bewertung passt die Berechnungsergebnisse von Schalldruckmessungen an die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs an und wird durch ein (A) gekennzeichnet.

Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{den}) wird dabei aus den Lärmindizes für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum berechnet:

L_{day}	Mittelungspegel für den Tag	von 06:00 – 18:00 Uhr
$L_{evening}$	Mittelungspegel für den Abend	von 18:00 – 22:00 Uhr
L_{night}	Mittelungspegel für die Nacht	von 22:00 – 06:00 Uhr

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

Für den Abend- und Nachtzeitraum werden dabei Pegelzuschläge von 5 bzw. 10 dB vorgenommen, um den höheren Schutzbedarf der Bevölkerung in diesen Zeiten zu berücksichtigen.

Grundlage für die Schallimmissionsberechnungen bilden dabei folgende Informationen:

- » dreidimensionales Stadt- bzw. Geländemodell einschließlich der Lage der Straßen (inkl. Steigung bzw. Gefälle) sowie der Bebauung (Lage, Höhe und Einwohnerdaten)
- » vorhandene Schallschutzeinrichtungen (Wände, Wälle, etc.)
- » Verkehrsmenge und -zusammensetzung
- » zulässige Höchstgeschwindigkeit
- » Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre
- » Art der Fahrbahnoberfläche.

Die Ergebnisse der Lärmberechnungen werden in Rasterlärmkarten in Form von Iso-phonen (Bereiche mit identischen Lärmpegeln) mit jeweils 5 dB(A) Abstufung kartographisch dargestellt.

Zur Beurteilung der komplexen Lärmbetroffenheiten wird im Rahmen der Betroffenheitsanalyse eine Lärmkennziffer verwendet, welche neben der jeweiligen Zahl der Betroffenen auch die Höhe der Immissionsbelastungen einbezieht.

Ausgangspunkt bildet hierbei einerseits das Ausmaß der Überschreitungen der Prüfwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. In einer zweiten Kennziffer wird parallel der Grad der Überschreitung der Schwelle zu den erheblichen Belästigungen betrachtet. Als Schwellwerte werden hierbei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts verwendet. Die Lärmkennziffern berechnen sich nach folgender Methode:

$$LKZ = EW * (2^{(L - GW)/5} - 1)$$

mit:	LKZ	Lärmkennziffer	GW	Grenzwert
	EW	Einwohner	L	mittlerer Pegel für das Gebäude

Der nichtlineare Zusammenhang der Lärmkennzifferberechnung führt dazu, dass die Betroffenheit mit zunehmender Grenzwertüberschreitung steigt.

2.2.2 Veränderung der Kartierungsmethodik 2017 / 2022

Die aktuelle Lärmkartierung wurde erstmals nach der neuen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen, BUB (BMUV, 2018a) durchgeführt. Im Rahmen der bisherigen Lärmkartierungsstufen (2007, 2012, 2017) kam hingegen die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen, VBUS (Bundesrepublik Deutschland, 2006) zur Anwendung.

Den sichtbarsten Unterschied zwischen beiden Berechnungsmethoden bildet das veränderte Farbschema für die Darstellung in den Lärmkarten. Darüber hinaus sind jedoch verschiedene weitere Veränderungen erfolgt, welche die Ergebnisse der Lärmkartierung beeinflussen.

Bei der BUB erfolgt eine stärkere Differenzierung der Verkehrsarten. Während bisher lediglich in Gesamt- und Schwerverkehrsaufkommen unterschieden wurde, wird nunmehr eine zusätzliche Differenzierung in leichte und schwere Lkw sowie eine gesonderte Angabe des Motorradverkehrs vorgenommen.

Auch bei den Oberflächenbelägen und deren lärmseitigen Effekten beinhaltet die BUB eine stärkere Differenzierung als die VBUS. Zudem sind in Bezug auf die Bodendämpfungseffekte sowie die Frequenzabhängigkeiten Veränderungen zu verzeichnen.

Parallel wurde mit der Einführung der BUB die Quellhöhe von 0,50 m auf 0,05 m abgesenkt. Damit ergeben sich u. a. für Lärmschutzwände etwas höhere Lärmminde- rungseffekte. Höhere Lärmpegel sind hingegen an LSA-Knotenpunkten und Kreis- verkehren zu verzeichnen. Anders als bisher wird für diese nunmehr ein Knoten- punktzuschlag berücksichtigt.



Abb. 4 Vergleich Bewohnerzuordnung zu den Fassadenpunkten VBEB / BEB

Die mit Abstand größten Auswirkungen auf die Betroffenheitssituation ergeben sich jedoch durch die veränderte Zuordnung der Bewohner und Bewohnerinnen auf die Gebäudefassaden nach der ebenfalls neuen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) (BMUV, 2018b). Wie bisher im Rahmen der vorläufigen Berechnungsmethode (VBEB) werden im Rahmen der Berechnungen weiterhin umlaufend um die Gebäude in einem festgelegten,

regelmäßigen Abstand sog. Fassadenpunkte definiert. Für diese erfolgt jeweils eine einzelpunktbezogene Berechnung der Lärmwerte. Bei der VBEB wurden anschließend die Bewohner des Hauses gleichmäßig auf die Fassadenpunkte verteilt (siehe Abb. 4 links). Bei der BEB erfolgt hingegen eine Zuordnung zur lautesten Hälfte der Fassadenpunkte (siehe Abb. 4 rechts). Parallel wurden neue Rundungsregeln für die 5-dB(A)-Klassen eingeführt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die ergänzende gesamtstädtische Lärmkartierung im Jahr 2017 nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) durchgeführt worden ist. Hintergrund war hierbei, die erforderlichen Informationen für die verkehrsrechtliche Bewertung einzelner Handlungsansätze bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung bereitstellen bzw. für die Maßnahmenkonzeption nutzen zu können. Auch für die RLS-Berechnungen bestehen wesentliche methodische Unterschiede zur BUB bzw. VBEB.

Angesichts der erfolgten Veränderungen bei den Berechnungsmethoden ist eine direkte Vergleichbarkeit der Lärmbetroffenheiten zwischen den Kartierungsjahren 2017 und 2022 nicht möglich.

2.2.3 Betrachtungsumfang

Während im Lärmaktionsplan Stufe 3 (SVU Dresden, 2019) das gesamte städtische Straßennetz betrachtet wurde, umfasst der aktuelle Lärmaktionsplan lediglich das verpflichtend zu untersuchende Straßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (siehe Abb. 5).

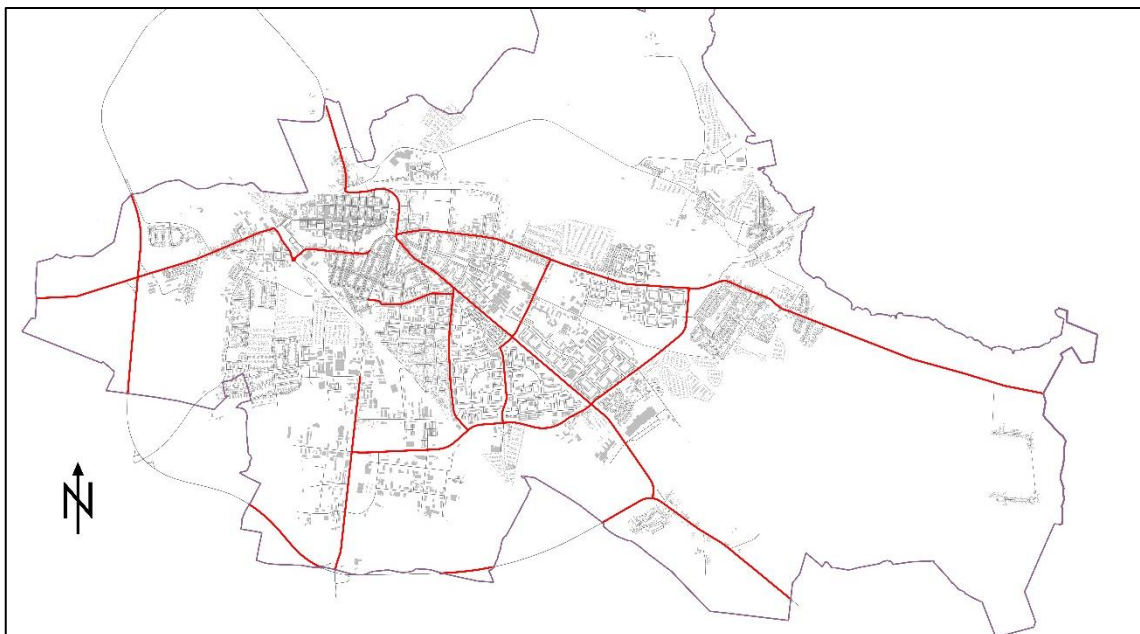


Abb. 5 Betrachtetes Straßennetz mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Auch aufgrund der netzstrukturellen Veränderungen ist entsprechend eine direkte Vergleichbarkeit der Lärmbetroffenheiten zwischen den Lärmaktionsplänen Stufe 3 und Runde 4 nicht möglich.

2.2.4 Immissionsbelastungen / Betroffenheiten

In den Abb. 6 und Abb. 7 sind die straßenverkehrsbedingten Lärmbetroffenheiten für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald differenziert nach Immissionspegelklassen für den Lärminde L_{den} sowie für die Nacht dargestellt.

Insgesamt wird deutlich, dass eine signifikante Zahl von Menschen Lärmpegeln ausgesetzt ist, welche die gesundheitsrelevanten Prüfwerte überschreiten:

$L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ 5.087 Menschen

$L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ 5.842 Menschen

Der größere Teil der Betroffenheiten (ca. 75 - 80 %) konzentriert sich dabei bezogen auf den Lärminde L_{den} im Pegelbereich zwischen 65 und 70 dB(A) bzw. nachts zwischen 55 und 60 dB(A). Für die anderen Bewohnerinnen und Bewohner werden zusätzlich die straßenverkehrsrechtlich relevanten Orientierungswerte³ überschritten:

$L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ 1.347 Menschen

$L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ 1.209 Menschen

Insgesamt sind allein im Verlauf der konkret betrachteten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr ca. 8 – 9 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Universitäts- und Hansestadt Greifswald einem erhöhten gesundheitlichen Risiko durch den Verkehrslärm ausgesetzt.

Darüber hinaus wird eine Vielzahl weiterer Einwohner und Einwohnerinnen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durch den Straßenverkehrslärm erheblich belästigt. In Summe ergeben sich folgende Gesamtbetroffenheiten / -belästigungen:

$L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ 14.738 Menschen

$L_{night} > 45 \text{ dB(A)}$ 16.687 Menschen

Eine Zuordnung dieser Betroffenheiten zu den im Einzelnen betroffenen Straßenabschnitten sowie die Identifizierung der Hauptkonfliktbereiche erfolgt in Kapitel 2.2.5.

³ Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen gemäß den gemäß der Lärmschutz-Richtlinie-StV (BMVBS, 23.11.2007) insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel beispielsweise in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen die Richtwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreitet.

Hinzukommen weitere im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht konkret betrachtete Betroffenheiten durch andere Straßen bzw. Lärmquellen sowie Zusatzbelastungen, z. B. aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten.

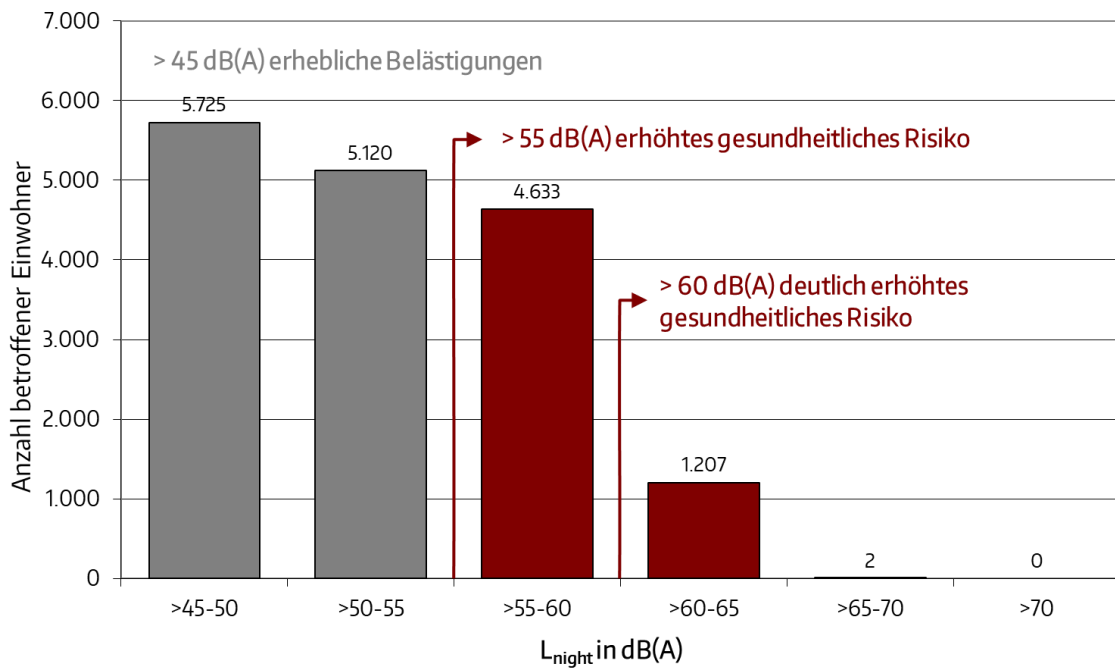


Abb. 6 Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L_{night}
 Datenquelle: (LUNG-MV, 2024)

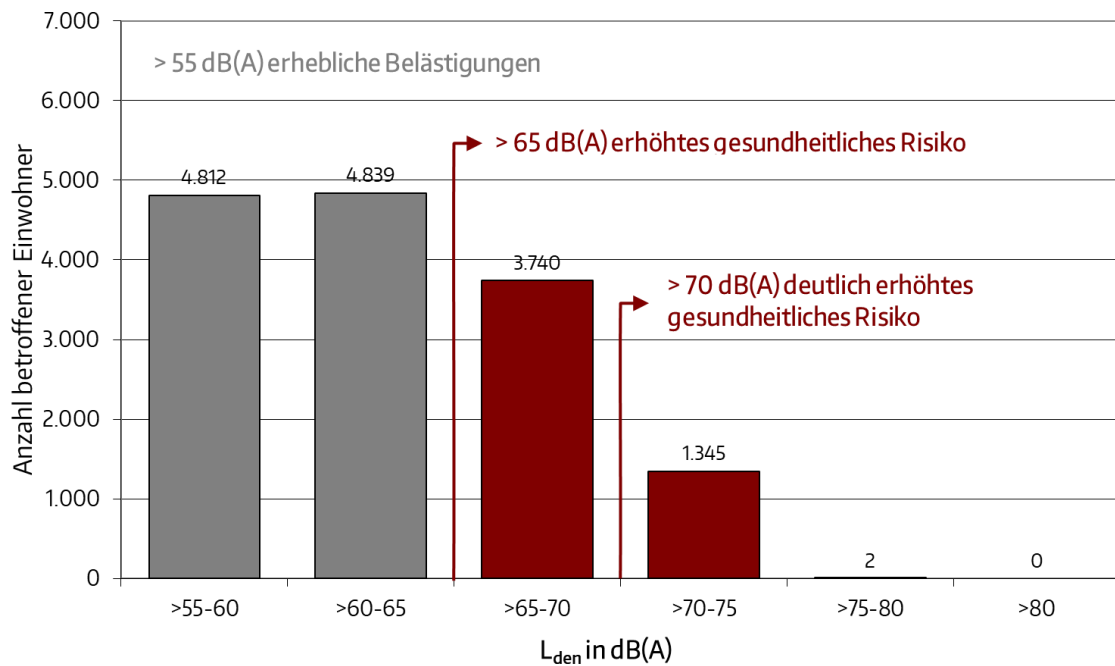


Abb. 7 Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L_{den}
 Datenquelle: (LUNG-MV, 2024)

2.2.5 Hauptproblem und Konfliktbereiche

Auf Grundlage der Daten aus der Lärmkartierung erfolgte eine straßenabschnitts-weise Auswertung der Betroffenenzahlen sowie der Lärmkennziffern. Die Ergebnisse werden in den Tab. 3 und Tab. 4 zusammengefasst.

Hierbei ist jeweils die Zahl der betroffenen Einwohner und Einwohnerinnen angegeben, für die nachts Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) und für den Lärmindex L_{den} ein Lärmpegel von 55 / 65 / 70 dB(A) überschritten werden. Bei den Lärmkennziffern wird hinsichtlich der Bezugskenngößen zwischen den Gesundheitsgefährdungen (55 dB(A) nachts, 65 dB(A) L_{den}) und den erheblichen Belästigungen (45 dB(A) nachts, 55 dB(A) L_{den}) differenziert.

Die Sortierung erfolgt auf Basis der längennormierten Lärmkennziffern mit der Bezugsgröße 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} . Dies bedeutet, je höher ein Straßenabschnitt in Tab. 3 bzw. Tab. 4 eingestuft ist, desto problematischer ist die Betroffenheitssituation insgesamt.

In den Abb. 8 und Abb. 9 erfolgt zusätzlich eine graphische Aufbereitung in einem 50 x 50 m-Wabenraster. Hier ist jeweils dargestellt, in welchen Bereichen nachts ein Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) überschritten wird bzw. wo der Lärmindex L_{den} größer als 55 / 65 / 70 dB(A) ist.

Straßenabschnitt	Lärmkennziffer LKZ _{night} Bezugsgröße		Anzahl betroffener Einwohner L_{night}		
	55 dB(A) normiert*	45 dB(A) normiert*	> 45 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)
Stephanistr. (Goethestr. - Lange Reihe)	1.128	7.189	181	120	93
Anklamer Str. (M.-A.-Nexö-Platz – R.-Breitscheid-Str.)	900	5.375	217	190	167
Bahnhofstr. (P.-Wachsamann-Str. - Baustr.)	582	3.997	389	285	127
Stralsunder Str. (Salinenstr. - Ladebower Chaussee)	579	4.185	329	263	154
Anklamer Str. (Brinkstr. - H.-Beimler-Str.)	576	4.986	426	340	40
H.-Beimler-Str. (K.-Liebknecht-Str. - F.-Mehring-Str.)	497	3.933	541	429	122
Wolgaster Str. (An den Wurthen - W.-Rathenau-Str.)	440	3.910	513	304	58
Wolgaster Str. (Marienstr. - R.-Breitscheid-Str.)	439	3.676	282	221	34
Anklamer Str. (H.-Beimler-Str. - Bugenhagenstr.)	396	4.874	247	157	29
F.-Mehring-Str. (Pestalozzistr. - H.-Beimler-Str.)	396	4.166	848	597	3
Grimmer Str. (Mühlenweg - Lotzer Str.)	283	2.277	337	219	132
Anklamer Str. (K.-Liebknecht-Ring - Bugenhagenstr.)	264	3.062	633	327	45
Grimmer Str./Osnabrücker Str. (Loitzer Str.-Bhfstr.)	206	1.740	275	121	75
Wolgaster Str. (Am St. Georgfeld - K.-Liebknecht-Ring)	200	2.005	755	226	71

* Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit unterschiedlich langer Straßenabschnitte wurden die Lärmkennziffern auf eine Länge von 1.000 m normiert.

Tab. 3 Problembereiche Straßenlärm - Lärmindex L_{night}

Straßenabschnitt	Lärmkennziffer LKZ _{den} Bezugsgröße		Anzahl betroffener Einwohner L _{den}		
	65 dB(A) normiert*	55 dB(A) normiert*	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)
Stephanistr. (Goethestr. - Lange Reihe)	903	6.151	181	112	84
Anklamer Str. (Brinkstr. - H.-Beimler-Str.)	792	5.913	426	366	232
Anklamer Str. (M.-A.-Nexö-Platz - R.-Breitscheid-Str.)	713	4.597	215	186	166
Wolgaster Str. (An den Wurthen - W.-Rathenau-Str.)	620	4.646	510	333	221
Wolgaster Str. (Marienstr. - R.-Breitscheid-Str.)	600	4.328	283	224	107
Anklamer Str. (H.-Beimler-Str. - Bugenhagenstr.)	568	5.606	247	167	34
Bahnhofstr. (P.-Wachsamann-Str. - Baustr.)	438	3.373	363	273	112
Stralsunder Str. (Salinenstr. - Ladebower Chaussee)	414	3.458	318	242	121
H.-Beimler-Str. (K.-Liebknecht-Str. - F.-Mehring-Str.)	351	3.297	536	417	50
F.-Mehring-Str. (Pestalozzistr. - H.-Beimler-Str.)	267	3.558	837	571	0
Grimmer Str. (Mühlenweg - Lotzer Str.)	205	1.914	323	209	23
Wolgaster Str. (Am St. Georgfeld - K.-Liebknecht-Ring)	195	1.883	616	211	58
Anklamer Str. (K.-Liebknecht-Ring - Bugenhagenstr.)	168	2.538	591	291	31
Grimmer Str./Osnabrücker Str. (Loitzer Str.-Bhfstr.)	156	1.447	272	102	51
* Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit unterschiedlich langer Straßenabschnitte wurden die Lärmkennziffern auf eine Länge von 1.000 m normiert.					

Tab. 4 Problembereiche Straßenlärm - Lärmindex L_{den}

Bei den Rasterdarstellungen ist zu berücksichtigen, dass diese lediglich zur groben Orientierung bezüglich der Größenordnung der Lärmpegel dienen. Die Farbgebung der einzelnen 50 x 50 m-Zellen wird durch den Fassadenpunkt mit dem höchsten Lärmpegel bestimmt. Der Umfang der Betroffenheit ist entsprechend erst in der Verknüpfung mit der Zahl der Betroffenen (siehe Tab. 3 und Tab. 4) im Detail einschätzbar.

Die Hauptproblem- und Konfliktbereiche finden sich dort, wo sich Wohn- und Verkehrsfunktionen überlagern. Die Betroffenen, welche Lärmpegeln über 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) für den Lärmindex L_{den} ausgesetzt sind konzentrieren sich insbesondere auf folgende Straßenzüge:

- » Anklamer Straße
- » Bahnhofstraße
- » Grimmer Straße
- » Stephanistraße / Goethestraße
- » Stralsunder Straße
- » Wolgaster Straße

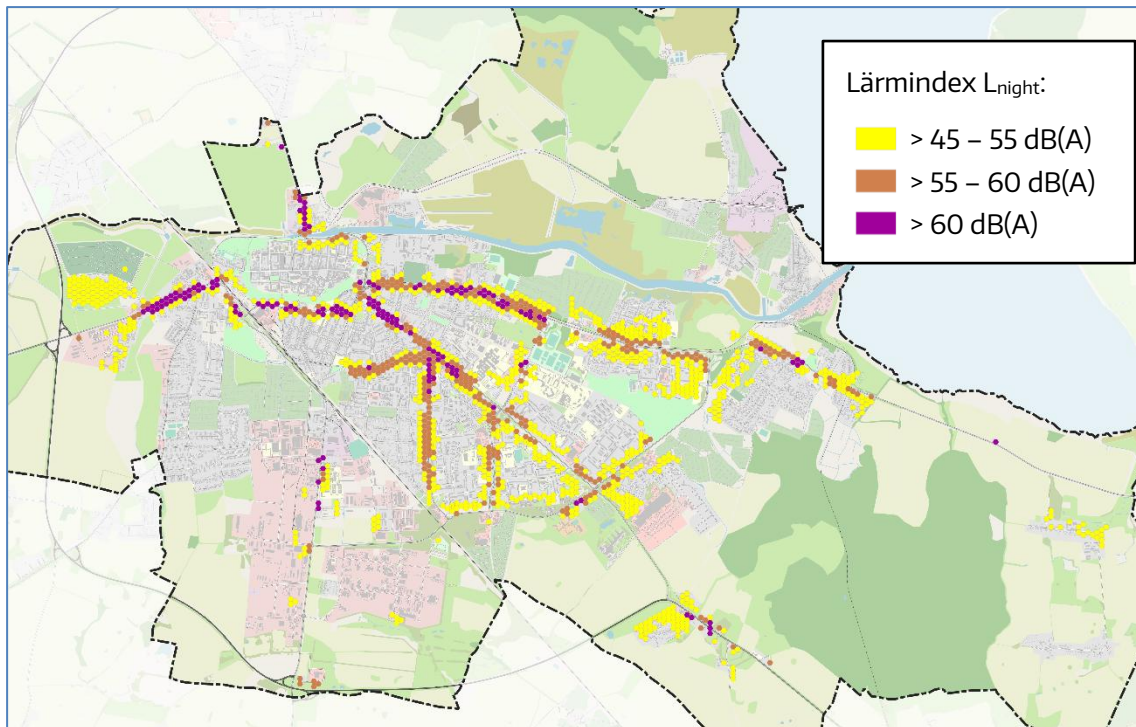


Abb. 8 Betroffenheitssituation nachts

Datenquelle: (LUNG-MV, 2024)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

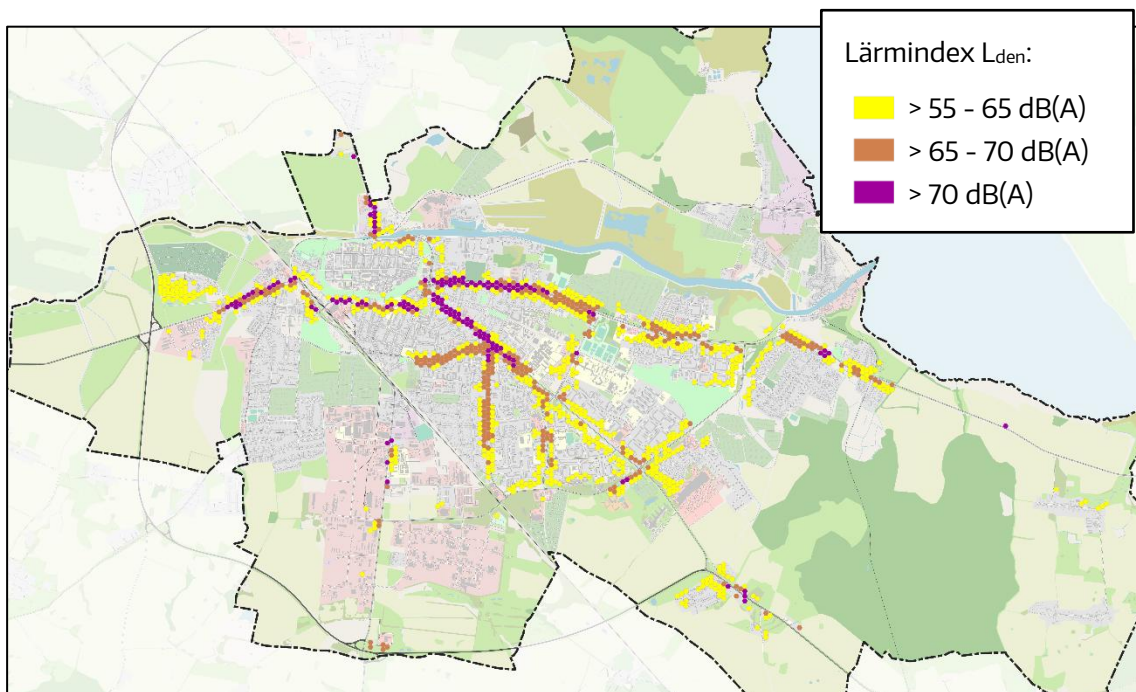


Abb. 9 Betroffenheitssituation Lärmindex L_{den}

Datenquelle: (LUNG-MV, 2024)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Für verschiedene weitere Straßenabschnitte sind Betroffenheiten in diesen Pegelbereichen vor allem im Nachtzeitraum zu verzeichnen.

Nahezu im gesamten Hauptstraßennetz werden, trotz der in den letzten Jahren bereits umgesetzten Maßnahmen, gemäß der aktuellen Lärmkartierung die Prüfwerte von 55 dB(A) nachts bzw. 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} überschritten. Ausnahme bilden lediglich Abschnitte mit einem großen Abstand zwischen der Kfz-Fahrbahn und der Wohnbebauung zum Beispiel in der Anklamer Landstraße sowie der Koitenhäger Landstraße. Allerdings sind auch hier erhebliche Belästigungen zu verzeichnen, welche teilweise durch eine unangepasste Fahrweise noch zusätzlich verstärkt werden.

Beim Vergleich der einzelnen Teilabschnitte untereinander sind die Effekte der in der Vergangenheit bereits umgesetzten Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennbar.

2.2.6 Weitere Lärmquellen

Obschon im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausschließlich eine Betrachtung des Straßenverkehrslärms verpflichtend vorzunehmen ist, werden nachfolgend zusätzlich die Informationen zu weiteren im Stadtgebiet existierenden Lärmquellen informativ zusammengefasst.

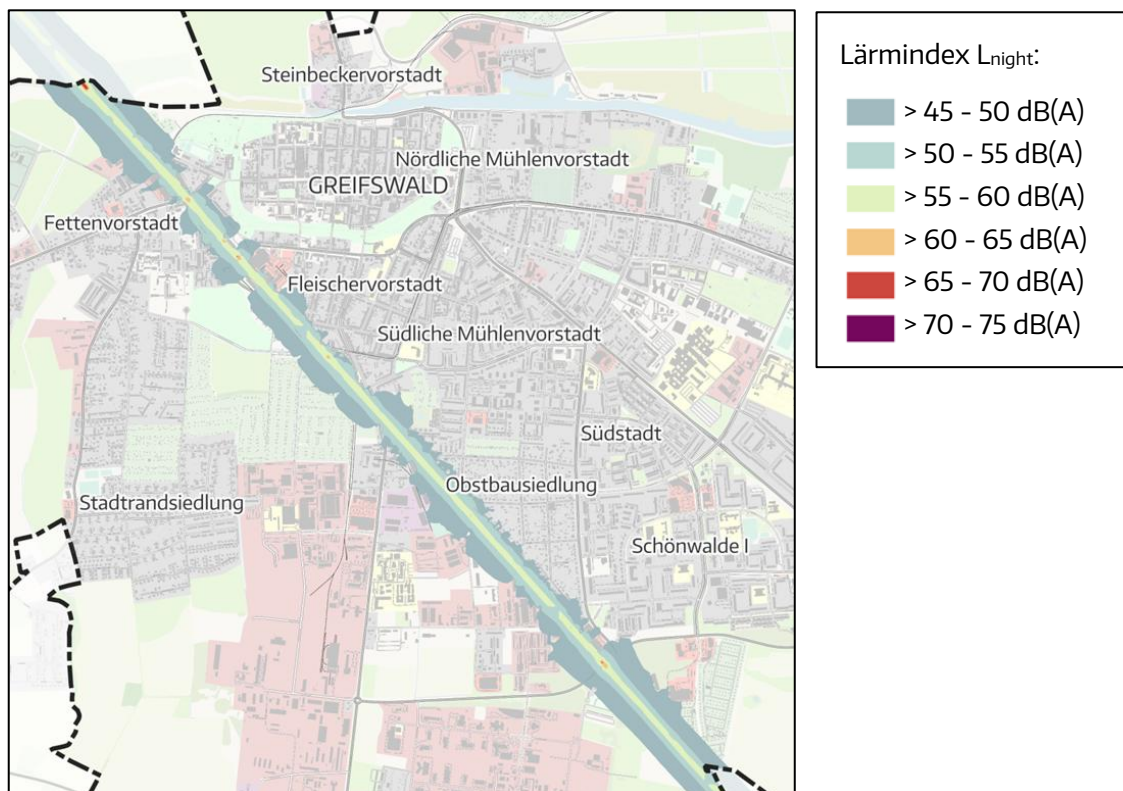


Abb. 10 Lärmkartierung Eisenbahnverkehr Greifswald Lärmindex L_{night}

Datenquelle: (EBA, 2023) © Eisenbahn-Bundesamt

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Für den Eisenbahnlärm sowie die zugehörige Lärmaktionsplanung ist seit 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig. Verpflichtend zu betrachten sind hierbei alle Bahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Dieser Schwellwert wird im Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nicht erreicht bzw. überschritten. Allerdings wurden für das gesamte Schienenverkehrsnetz Rasterlärmkarten (siehe Abb. 10) vom Eisenbahnbundesamt veröffentlicht. Konkrete Betroffenzahlen werden für diese allerdings nicht ausgewiesen.

Dennoch ist auch ausschließlich an Hand der Kartierung erkennbar, dass sich die Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ausschließlich auf die streckennahen Randbereiche der Stadtgebiete Obstbaumsiedlung, Fleischervorstadt, Fettenvorstadt sowie den Bereich um den Karl-Marx-Platz konzentrieren. Im Vergleich zum Straßenverkehrslärm ist von deutlich geringeren Gesamtbetroffenheiten auszugehen. Die Auswirkungen des Eisenbahnverkehrs spielen lediglich punktuell sowie im nachgeordneten Belästigungsbereich eine Rolle.

Dies zeigt sich auch beim Lärmsanierungsprogramm des Bundes für bundeseigene Schienenwege (BMDV, 2023). Unter Voraussetzung der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln werden über dieses Lärminderungsmaßnahmen an bestehenden Bahnstrecken als freiwillige Leistung des Bundes umgesetzt. Der Streckenabschnitt im Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist mit einer Prioritätenkennziffer von 4,598 zwar Bestandteil der Prioritätenliste zur Lärmsanierung. Allerdings wird der Handlungsbedarf für andere Netzabschnitte deutlich höher eingeschätzt. So liegt die Prioritätenkennziffer für den als am stärksten sanierungsbedürftig eingeschätzten Bahnabschnitt im Bereich Köln beispielsweise bei 233,533.

Auch der Fluglärm ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Betroffenheiten im Stadtgebiet beschränken sich dabei im Wesentlichen auf Hubschrauberflüge von / zum Krankenhaus. Hierbei ist generell zwischen geplanten Flügen und Notfällen zu unterscheiden. Eingriffsmöglichkeiten bestehen in der Regel nur bei einer Neuanlage oder wesentlichen Veränderung entsprechender Landeplätze.

Beim Gewerbelärm ist der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umweltwirkungen z. B. durch den Betrieb von Anlagen über das Bundesimmissionsschutzgesetz BImSchG, die TA Lärm bzw. Vorgaben im Rahmen der Bauleitplanung gesetzlich geregelt. Entsprechend ist auch diese Thematik nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

2.3 Vorhandene Planungen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung konnte auf folgende, bereits bestehende Konzepte und Planungen zurückgegriffen werden:

- » Radverkehrsplan Greifswald (Stadt Greifswald, 2010)
- » Kombiniert Mobil – Verkehrsmittel Vernetzen (team red, 2015)
- » Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt Neufassung 2016 (Hunger, 2016)
- » Masterplan 100 % Klimaschutz Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Seccon / SVU, 2017)
- » Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (IGES, 2017)
- » Greifswald 2030plus Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Büro für Urbane Projekte, 2017)
- » Verkehrskonzept Innenstadt (IKS, 2021)
- » Überplanung des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs Greifswald (Stadtwerke Greifswald / VCDB, 2022)

2.4 Lärmaktionsplanung in der Stadt Greifswald

2.4.1 Historie der Lärminderungsplanung

Das Thema Lärminderung spielt in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bereits seit Anfang der 1990er Jahre eine wichtige Rolle. Bereits im Jahr 1993 wurden erste Schallimmissions-, Immissionsempfindlichkeits- und Konfliktpläne erstellt. Diese bildeten die Basis für das in den Jahren 1999 / 2000 aufgestellte Lärminderungsprogramm der Hansestadt Greifswald (PGT, 1999 / 2000). In diesem wird festgestellt, dass schädliche Lärmbelastungen zu einem wesentlichen Teil durch den Straßenverkehr hervorgerufen werden.

Mit der Lärmaktionsplanung haben sich die Prozesse und Abläufe zur Lärminderung verstetigt. Im Jahr 2014 wurden mit dem Lärmaktionsplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hunger, 2014) erstmals Betrachtungen zum Hauptstraßennetz auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Der Lärmaktionsplan wurde im Jahr 2019 (SVU Dresden, 2019) erstmals fortgeschrieben.

Mit dem vorliegenden aktualisierten Lärmaktionsplan erfolgt nunmehr 5 Jahre später eine erneute Evaluation und Fortschreibung.

2.4.2 Umsetzungsstand LAP 2019

Im Lärmaktionsplan 2019 der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurden eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen und Prüfaufträgen konzipiert sowie strategischen Handlungsempfehlungen formuliert. Neben kurzfristigen Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch mittel- bis langfristige Maßnahmen.

In den vergangenen Jahren sind bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt worden, die zur Verbesserung der Lärmsituation in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beitragen. Dabei handelt es sich einerseits um Maßnahmen, welche in den Schwerpunktbereichen lokal zu einer Reduzierung der Immissionen führen. Zum anderen aber auch um Veränderung, welche gesamtstädtisch zu einer Emissionsminderung zum Beispiel durch eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen aufgrund einer besseren Infrastruktur für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) beitragen.

Nachfolgend wird der Umsetzungsstand für die einzelnen Baulastträger zusammengefasst:

Bundesfernstraßen / Landesstraßen im Außerortsbereich (Baulastträger Bund / Land)

Abgesehen von den Übergangsbereichen zwischen den Innerorts- und Außerortsabschnitten waren im Handlungskonzept keine Maßnahmen enthalten. Im Hinblick auf eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung wurden in den vergangenen 5 Jahren keine Veränderungen vorgenommen.

Innerörtliches Straßennetz (Baulastträger Stadt)

- » Veränderung der Straßenraumaufteilung, integrierte Straßenraumgestaltung im westlichen Teilabschnitt des Hanseringes (einschließlich Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h)
- » Fahrbahndeckensanierung:
 - Goethestraße
 - Makarenkostraße (im Bereich Dostojewskistraße)
 - Stephanistraße
 - Talliner Straße
- » Signalisierung des Knotenpunktes Grimmer Straße / Loitzer Straße
- » Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auf verschiedenen Hauptverkehrsstraßen (siehe Kapitel 2.4.3)
- » Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Bereich Erich-Weinert-Str. / Gerhardt-Katsch-Str. / Paul-Uhlenhuth-Str.
- » Schaffung eines P+R-Parkplatzes einschließlich Buswendemöglichkeit in der Ortslage Eldena

- » Installation einer Motivanzeigetafel im Verlauf des Hanseringes

Eisenbahninfrastruktur:

Abgesehen von den bundesweit wirksamen Maßnahmen wurden keine ortskonkreten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr in Greifswald geplant bzw. umgesetzt.

weitere umgesetzte Maßnahmen:

- » Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof
- » Einrichtung von Leihfahrradangeboten sowie einer überdachten Radabstellanlage am Haltepunkt Greifswald Süd
- » Erweiterung des Leihfahrradsystems (neuer Tarif, zusätzliche Stationen)
- » Schaffung der Nutzungsmöglichkeiten für E-Scooter (aktuell ca. 300)
- » Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für die Innenstadt
- » Überplanung des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs Greifswald
- » Verdichtung des Bahnangebotes in Richtung Anklam / Pasewalk bzw. Wolgast / Swinemünde
- » weitere kleinteilige Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- » Fortführung der ortsfesten und mobilen Verkehrsüberwachung

Weiterer Umsetzungsbedarf besteht insbesondere für die mittel- bis langfristigen Maßnahmenbausteine.

2.4.3 Effekte der Tempo-30-Regelungen aus Lärmschutzgründen

Im Rahmen der Lärmaktionspläne 2014 und 2019 wurde für verschiedene innerstädtische Hauptstraßenabschnitte eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h konzipiert bzw. empfohlen. Deren Umsetzung erfolgte jeweils auf Grundlage einer verkehrsrechtlichen Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV (BMVBS, 23.11.2007). In folgenden Straßenabschnitten ist eine entsprechende Regelung in der Zwischenzeit umgesetzt worden:

Umsetzung LAP 2014:

- » Bahnhofstraße zwischen LSA Bahnhof und Gützkower Straße - nachts
- » Anklamer Str. zwischen Rudolf-Breitscheid-Str. und W.-Rathenau-Str. - nachts
- » Wolgaster Straße zwischen Europakreuzung und R.-Breitscheid-Str. - nachts
- » Stralsunder Str. zwischen Ladebower Chaussee und An der Bleiche - nachts

Umsetzung LAP 2019:

- » Anklamer Str. zwischen W.-Rathenau-Str. und Bugenhagenstraße - nachts

- » Goethestraße zwischen Stephanistraße und Europakreuzung – nachts
- » Gützkower Landstraße im Bereich des evangelischen Krankenhauses Bethanien - ganztags
- » Stralsunder Straße (Verlängerung bis nördliches Bebauungsende) – nachts
- » Wolgaster Landstraße zwischen An der Mühle und Boddenweg – ganztags
- » Wolgaster Straße zwischen R.-Breitscheid-Str. und Am St. Georgsfeld - nachts

Durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen ist eine deutliche Verbesserung der Lärm-situation eingetreten. Um die erreichten Lärm-minderungswirkungen nochmals konkret zu verdeutlichen wurde auf Basis der aktuellen Lärmkartierung der Vorher-Zu-stand (ohne Tempo-30-Regelung) nochmals gesondert berechnet.

Die im Vergleich zur aktuellen Bestandssituation (Nachher-Zustand mit Tempo-30-Regelung) erreichten Lärm-minderungseffekte sind in Tab. 5 sowie den **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** für den Nachtzeitraum zusammengefasst.

Hierbei zeigt sich, dass in allen Straßenabschnitten die Zahl der Betroffenen, welche Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt sind deutlich zurückgegangen ist. Die Abnahmen liegen im Bereich zwischen 27 und 72 %.

	Menschen $L_{\text{night}} > 60 \text{ dB(A)}$			Lärmkennziffer $L_{\text{night}} > 55 \text{ dB(A)}$		
	Vorher ohne 30 km/h	Nachher mit 30 km/h	Veränderung	Vorher ohne 30 km/h	Nachher mit 30 km/h	Veränderung
Anklamer Straße	439	207	-232 (-52,9 %)	1.283	718	-565 (-44,0 %)
Bahnhofstraße	262	127	-135 (-51,5 %)	1.016	582	-433 (-42,7 %)
Goethestraße	192	67	-125 (-65,1 %)	685	360	-325 (-47,4 %)
Stralsunder Straße	210	154	-56 (-26,7 %)	1.036	579	-457 (-44,1 %)
Wolgaster Landstr.	71	20	-51 (-71,8 %)	184	88	-96 (-52,2 %)
Wolgaster Straße	586	163	-423 (-72,2 %)	595	322	-273 (-45,9 %)

Tab. 5 Auswirkung Tempo-30-Regelungen auf die Betroffenheitssituation nachts

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die im Rahmen der Lärmaktionspläne 2014 und 2019 konzipierten und anschließend umgesetzten Geschwindigkeits-

begrenzungen im Hauptstraßennetz eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erreicht worden ist.

2.4.4 Weitere bestehende Maßnahmen mit Lärminderungseffekt

Aufgrund der langjährigen Berücksichtigung der Aspekte der Lärminderung, des Klimaschutzes sowie der Förderung des Umweltverbundes im Rahmen des Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind in den vergangenen Jahren vielfältige weitere Maßnahmen mit lärmmindernden Effekten umgesetzt worden. Neben den in Kapitel 0 aufgeführten Aspekten stehen hierfür beispielsweise:

- » LSA-Koordinierung (z. B. Anklamer Straße, Wolgaster Straße)
- » Anlage von Kreisverkehren an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet
- » Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in sensiblen Bereichen (u. a. Schulen, Kitas) sowie aus Gründen des Lärmschutzes (siehe Kapitel 2.4.3)
- » Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h im Zuge der Ortsdurchfahrt Groß-Schönwalde
- » flächenhafte Verkehrsberuhigung im Nebennetz sowie in der zentralen Altstadt (teilweise einschließlich baulicher Untersetzung)
- » Einrichtung von Fahrradstraßen
 - R.-Petershagen-Allee / Pappelallee
 - Mühlenstraße / Markt / Domstraße
 - Verlängerte Scharnhorststraße
- » Weiterentwicklung der innerstädtischen Ost-West-Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee / Pappelallee
 - geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich W.-Rathenau-Straße
 - Fahrbahnoberflächensanierung R.-Blum-Str. / R.-Petershagen-Allee
 - Sanierung / Markierung attraktiver Radverkehrsanlagen Am Elisenpark
- » Markierung von Rad- und Schutzstreifen (z. B. Anklamer Straße, Hans-Beimler-Straße, Wolgaster Landstraße)
- » Veränderung der Straßenraumaufteilung, integrierte Straßenraumgestaltung und Fahrbahndeckensanierung:
 - Am Elisenpark
 - Bahnhofstraße
 - Grimmer Straße
 - Gützkower Straße

- Lange Straße
- » Sanierung ZOB und Einrichtung Mobilitätsschnittstelle am Bahnhof sowie Sanierung des Bahnhofsvorplatzes
- » Sanierung / Aufwertung Buswendeschleife „Bahnhof Süd“
- » Inbetriebnahme eines Carsharing-Angebotes
- » Schaffung eines Leihfahrradangebotes im Stadtgebiet
- » Ausbau der Außerortsradwege im Umland (B 105 Richtung Mesekenhagen, B 109 Richtung Griebenow und Diedrichshagen, L 261 Richtung Dersekow)
- » weitere kleinteilige Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- » Inbetriebnahme einer Stadtbushaltestelle Am Markt
- » konzeptionelle Betrachtungen zum betrieblichen Mobilitäts- / Flottenmanagement

3 Zielstellungen zur Lärminderung

Abgeleitet aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt die Hauptzielstellung der Lärmaktionsplanung im Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Daraus lassen sich folgende Einzelziele ableiten:

1. Vermeidung von Lärmbelastungen über 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) für den Lärmindex L_{den} , besonderer Handlungsbedarf besteht dabei kurzfristig für den Pegelbereich über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) für den Lärmindex L_{den}
2. Reduzierung der Lärmpegel möglichst auch in Bereichen mit erheblichen Belastungen (über 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) für den Lärmindex L_{den})
3. Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
4. Förderung ruhiger Gebiete sowie innerörtlicher Ruheinseln
5. Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
6. Konsequente Berücksichtigung der Lärminderung im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung

Um langfristig eine effektive Lärminderung erreichen zu können, sind die Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das Verkehrssystem im gesamten Stadtgebiet auszurichten.

In Summe ist eine stadtverträgliche Gestaltung der Mobilität anzustreben, welche die Erreichbarkeit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als Versorgungs-, Verwaltung-, Wirtschafts-, Bildungs- und Tourismusstandort sichert und gleichzeitig zu attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen beiträgt. Dies setzt eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Verkehrssystems voraus, bei welcher der MIV vorrangig eine dienende Rolle einnimmt.

Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weiterer eng damit verknüpfter Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Staub- und Luftschadstoffimmissionen) muss umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen als auch für einen lärmreduzierten Verkehrsfluss, für ebene bzw. lärmarme Fahrbahnoberflächen und einen möglichst hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Alle, für die Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung sind daher zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen.

Zudem ist der Ausbaucharakter des Straßennetzes auf die Verstetigung und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs auszurichten. Auch im Zuge der klassifizierten, überregionalen Hauptverkehrsachsen muss in Siedlungsbereichen den Anforderungen des Gesundheitsschutzes der Anwohnerinnen und Anwohner angemessen Rechnung getragen werden.

Dabei entstehen verschiedene Synergieeffekte insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere, einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität insgesamt und damit der Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes durch die Bevölkerung.

4 Generelle Handlungsansätze / Minderungspotenziale

Um eine dauerhafte und nachhaltige Lärminderung gewährleisten zu können, sind vielfältige Maßnahmen erforderlich. Diese reichen von kurzfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen bis hin zu mittel- und langfristigen Handlungsstrategien. Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Reduzierung des durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärms lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen mit dem Ziel einer

(1) Verkehrsverlagerung

(Verlagerung von Kfz-Verkehren auf stadtverträgliche Verkehrsmittel)

(2) Kfz-Verkehrsvermeidung

(Schaffung Rahmenbedingungen, so dass Kfz-Verkehr gar nicht erst entsteht)

(3) verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Hierzu gehören u. a.

» stadtplanerische Maßnahmen

(Siedlungsstruktur, Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege)

» integrierte Verkehrsplanung

(Stärkung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, Veränderung Modal-Split zu Gunsten Umweltverbund, Entwicklung von Alternativtrassen)

» Verkehrsorganisation und Verstetigung

(Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen, Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus, LSA-Koordinierung)

» Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung

(städtebauliche Dimensionierung, Begrünung)

aktive / passive Schallschutzmaßnahmen:

» Lärmschutzwände

» Lärmschutzwälle

» Schallschutzfenster (ggf. mit Lüftungssystem)

technische Maßnahmen:

» Verringerung der Fahrzeugemissionen (Motor, Reifen)

» Schaffung ebener Fahrbahnoberflächen

» Einsatz lärmarmer Fahrbahnoberflächenbeläge

» punktuelle Maßnahmen zur Vermeidung von Unstetigkeiten

Dabei bildet die Verkehrsvermeidung bzw. die Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf Dauer die nachhaltigste Lärmminde-
rungsstrategie.

Insbesondere in den Hauptkonfliktbereichen bedarf es jedoch weiterer gezielter Maßnahmen. Hauptziele bilden dabei eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs und eine deutliche Reduzierung der Lärmpegel vor allem im Bereich der Gesundheitsgefährdungen.

In der nachfolgenden Tab. 6 sind die potenziellen Lärminderungseffekte für verschiedene Maßnahmen zusammengefasst. Diese beziehen sich jeweils auf den Mittelungspegel. Parallel ergeben sich teilweise weitere Zusatzeffekte für die maximalen Vorbeifahrpegel (Einzelereignisse) in gleicher bzw. darüber hinaus gehender Höhe.

Themenbereich	Maßnahme	Lärmminde- rungspotenzial
Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung von 50 auf 30 km/h	ca. 3 dB(A)
	Geschwindigkeitsüberwachung	punktuell
Verringerung Kfz-Verkehrsmenge	Absenkung um 20 %	ca. 1 dB(A)
	Absenkung um 50 % (Halbierung)	ca. 3 dB(A)
	Absenkung um 90 %	ca. 10 dB(A)
Verringerung Lkw-Anteil	Reduzierung des SV-Anteils auf die Hälfte	ca. 2 dB(A)
	Reduzierung des SV-Anteils auf ein Viertel	ca. 4 dB(A)
Verbesserung Fahrbahnoberflächenbelag	Austausch Pflaster durch Bitumen (50 km/h)	ca. 3 - 6 dB(A)
	Austausch Pflaster durch Bitumen (30 km/h)	ca. 2 - 3 dB(A)
	offenporiger Asphalt (außerorts)	ca. 5 - 8 dB(A)
	lärmoptimierter Asphalt innerorts	ca. 2 - 3 dB(A)
	Lärmoptimierter Schachtdeckel	punktuell
LSA-Signalisierung / Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung	Koordinierung („Grüne Welle“)	bis zu 3 dB(A)
	Verbesserung des Verkehrsflusses	bis zu 3 dB(A)
Abschirmung	Lärmschutzwand / Lärmschutzwall	ca. 5 - 15 dB(A)

Tab. 6 Lärminderungspotenziale verschiedener genereller Handlungsansätze

5 Ruhige Gebiete

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen für wesentliche Konfliktbereiche sind entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.

Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein festgelegter Lärmindex für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist. Jedoch wurden weder in der EU-Umgebungslärmrichtlinie noch auf Bundes- oder Landesebene Grenzwerte für die Bestimmung ruhiger Gebiete festgelegt. Entsprechend besteht für die Kommunen ein großer Handlungsspielraum bei der Festlegung.

Aus den generellen Zielstellungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt sich ableiten, dass die Gewährleistung des Ruhe- und Erholungsbedürfnisses (Rückzugsgebiete) sowie der sozialen Kontaktpflege der Bevölkerung bei der Definition der ruhigen Gebiete im Vordergrund stehen sollte. Der Schwerpunkt wird entsprechend auf innerörtliche Parkanlagen sowie öffentlich zugängliche Grünanlagen und Waldgebiete bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen mit Erholungsfunktion gelegt.

Kriterium	mindestens zu erfüllende Rahmenbedingungen
Zugänglichkeit	allgemeine Zugänglichkeit
Flächennutzungsart	Fläche ist folgenden Nutzungsarten zuzuordnen: <ul style="list-style-type: none"> - Grünfläche - Flächen für Wald - Flächen für die Landwirtschaft
Gebietstyp	Typ 1: Ruhiges Gebiet erholungsgeeignete Freiflächen im unmittelbaren Siedlungszusammenhang Typ 2: Innerstädtische Ruheinseln relativ ruhige Fläche im Siedlungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität
Fläche	Typ 1: mindestens 10 ha Typ 2: keine feste Mindestgröße
Lärmniveau	Typ 1: $L_{den} \leq 50 \text{ dB(A)}$ Typ 2: relative Ruhe im Vergleich zur Umgebung, gelegentliche Veranstaltungen (Sport, Konzerte, Events etc.) sind zulässig

Tab. 7 Kriterien zur Abgrenzung ruhiger Gebiete / innerstädtischer Ruheinseln

Mittlerweile kann auf die Erfahrungen verschiedener Städte und Kommunen sowie Veröffentlichungen zum Thema zurückgegriffen werden. So erfolgte beispielsweise durch das Umweltbundesamt eine Untersuchung zum Thema ruhige Gebiete (TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie AP 3 „Ruhige Gebiete“ (LK Argus, 2015)). Weitere Informationen enthalten die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (LAI, 2022).

Auf Grundlage dieser Informationen sowie der vorliegenden Datengrundlagen (Lärmkartierung, Flächennutzungsplan) wurden bereits im Rahmen des Lärmaktionsplanes 2019 Kriterien für die Erfassung ruhiger Bereiche in der Stadt Greifswald abgeleitet. Diese sind in Tab. 7 zusammengefasst.

Im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung stehen für den Lärmindex L_{den} lediglich Informationen zu den Lärmpegeln über 55 dB(A) zur Verfügung. Die Lärmbelastungen eines ruhigen Gebietes sollten allerdings möglichst darunter liegen bzw. eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist in der Regel auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird.

Anhand der Überlagerung der Belastungs- und Belästigungskorridore des Straßennetzes sowie der Bahnstrecke wurden die im Lärmaktionsplan 2019 definierten potenziell ruhigen Gebiete überprüft und nochmals aktuell neu abgegrenzt. Im Ergebnis sind entsprechend der o. g. Anforderungen folgende Bereiche als ruhige Gebiete bzw. innerstädtische Ruheinseln anzusehen (siehe Abb. 11):

Ruhige Gebiete (Typ 1):

- I.1 Eldena Forst / Naturschutzgebiet Eldena sowie angrenzende Bereiche
- I.2 Hartmannsche Teiche / Bereich nördlich Ladebower Chaussee
- I.3 Ryck-Nordseite / Rosental-Deich / Salzwiese Ladebow

Innerstädtische Ruheinseln (Typ 2):

- II.4 Strandbereich sowie angrenzende Teile von Eldena und Wieck
- II.5 Ryck-Südseite / Ryckwäldchen
- II.6 Stadtpark
- II.7 Botanischer Garten
- II.8 Rosengarten
- II.9 Wallanlagen insbesondere Lindenwall / Kastanienwall
- II.10 Parkteich / Credner Anlagen
- II.11 Fleischerwiese
- II.12 Salinenberg
- II.13 Aalbruch / Bereich nördlich des Friedhofes

Diese Gebiete sollten vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Sie bieten wohnortnahe Erholungsmöglichkeiten für die städtische Bevölkerung.

Im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2019 ergeben sich lediglich kleinteilige Änderungen. Diese betreffen im Wesentlichen die Zuordnung der Gebiete zu den unterschiedlichen Typen. Anders als im Jahr 2019 werden die Gebiete II.5 (Strandbereich sowie angrenzende Teile von Eldena und Wieck) und II.6 (Ryck-Südseite / Ryckwäldchen) nunmehr den innerörtlichen Ruheinseln zugeordnet.

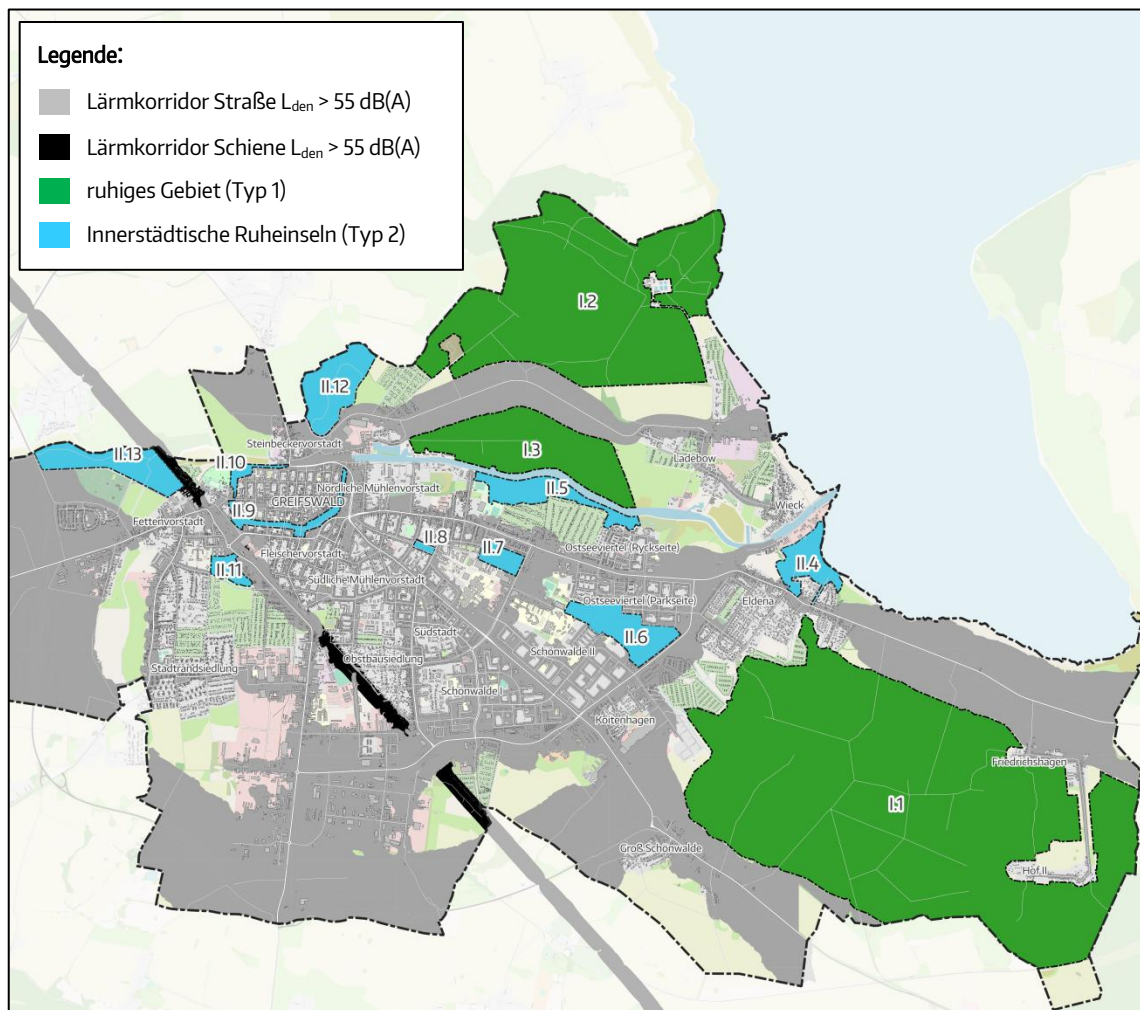


Abb. 11 Ruhige Gebiete / Innerstädtische Ruheinseln

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Darüber hinaus sollte im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die Schaffung weiterer innerörtlicher Ruheinseln angestrebt werden. Hierfür ist eine Vernetzung der Lärmaktions- mit der zukünftigen Flächennutzungs- und Bauleitplanung zu empfehlen.

Auch lärmarme Wohnstandorte sollten gefördert werden. Ziel muss es dabei sein, durch städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen (Erschließung von Außen, flächendeckende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen etc.) sicherzustellen, dass

innerhalb der Wohngebiete ausschließlich eine Nutzung durch den motorisierten Anliegerverkehr erfolgt.

Weiterhin sollte auch auf eine generelle Reduzierung der Verlärmung der Landschaft hingearbeitet werden. Anhand der aktuellen Lärmkarten ist erkennbar, dass vor allem im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen im Außerortsbereich weitreichende Lärmwirkungen bis weit in die umliegenden Flächen hinein bestehen. Hiervon sind teilweise auch besonders wertvolle und schützenswerte Landschaftsräume betroffen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Lärm nicht nur auf den Menschen negativ auswirkt, sondern auch erhebliche Folgen für die Tierwelt und die natürlichen Lebensräume in der Umgebung hat. Besonders betroffen sind hierbei Vögel und andere Wildtiere, deren Kommunikation und Fortpflanzungsverhalten durch hohe Lärmbelastungen gestört werden können.

6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung ist in drei Blöcke untergliedert. Diese beinhalten im Einzelnen folgende Themenschwerpunkte:

Kapitel 6.1 Handlungsempfehlungen Betroffenheitsschwerpunkte

Kapitel 6.2 Integrierte Lärminderungsstrategie

Kapitel 6.3 Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche

Nachfolgend werden jeweils die jeweiligen Einzelmaßnahmen und Handlungsansätze im Detail dargestellt. Erläuterungen zur Maßnahmentabelle (siehe Anlage 1) sowie zur Priorisierung findet sich im Kapitel 8.

6.1 Handlungsempfehlungen Betroffenheitsschwerpunkte

S1 Netzergänzungen

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 Plus (Büro für Urbane Projekte, 2017) enthält folgende zwei Netzergänzungsmaßnahmen im Straßenverkehrssystem der Stadt Greifswald:

- ① Verlängerung Herrenhufenstraße als Verbindung zwischen Gützkower Landstraße und Loitzer Landstraße
- ② Ostumfahrung zwischen Wolgaster Straße - Ladebower Chaussee (parallele Erhöhung der Nutzungswiderstände im Zuge der Bestandstrassen)

Darüber hinaus bestehen unmittelbar östlich der Stadt Greifswald Planungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zum Neubau einer Ortsumfahrung für die Ortslage Kemnitz ③ und damit gleichzeitig zur effektiveren Verknüpfung der L 262 mit der K 20 bzw. über diese zur B 109.

Die Verlagerung von Kfz-Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da hierbei in der Regel Verkehrsabnahmen in einem, Verkehrszunahmen in einem anderen Bereich gegenüberstehen. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung sind daher folgende zwei Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Im Verlauf der Neubautrassen ist durch die Trassierung sowie umfassende Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass die neu entstehenden Betroffenheiten so gering wie möglich ausfallen. Hierfür ist unter anderem ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau maßgebend.
- Die Verkehrsströme sollten im Zuge der Neubautrasse gebündelt werden. Hauptziel muss es dabei sein, eine größtmögliche Entlastung im Zuge der Altbestandsstrasse zu erreichen. Hierzu sind parallele Begleitmaßnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes sowie eine Vermeidung einer direkten Anbindung der bisherigen Fahrtroute erforderlich.

Wird dies berücksichtigt, ist eine positive Lärminderungswirkung durch die Neubautrassen möglich.

Mit der Verlängerung der Herrenhufenstraße ① können die bestehenden Konflikte im Bereich der Schillerstraße aufgelöst werden. Der hier zur Verfügung stehende Straßenraum ist nicht geeignet, die bestehenden verkehrlichen Nutzungen und Funktionen adäquat abzuwickeln. Parallel zur Netzergänzung sind zusätzliche Maßnahmen hinsichtlich einer konsequenten Trennung von Stadtrand siedlung und Technologiepark (z. B. Netztrennung mit Busschleuse) zu diskutieren.

Mit der Ostumfahrung ② ergeben sich Potenziale für die Entlastung und Weiterentwicklung des nördlichen Altstadtrandes bzw. der Verknüpfung zum Museumshafen. Auch für die Wolgaster Straße ist mit geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Allerdings bildet die Ostumfahrung keinen vollwertigen Ersatz für die Bestandsstrasse im Zentrum (Hansering, Stralsunder Straße). Diese ist für die innerstädtische Erschließung weiterhin notwendig. Aufgrund der zusätzlichen Querungsmöglichkeit des Ryck ergibt sich aber eine deutliche veränderte Netzfunktion. Diese sollte sich parallel auch in der Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung niederschlagen. Aufenthaltsfunktionen sowie die Nutzungsbedingungen für den Umweltverbund sollten gestärkt werden. Damit werden gleichzeitig der Durchfahrtswiderstand und die Verdrängung des Kfz-Verkehrs in Richtung der Neubautrasse erhöht.

Neben den Vorteilen durch den Neubau der Ostumfahrung sind jedoch auch verschiedene Herausforderungen zu beachten bzw. vertiefend zu untersuchen. Dies betrifft einerseits den Flächenverbrauch und die zusätzlichen Lärmbelastungen im direkten Umfeld der Neubautrasse. Andererseits sind auch die Auswirkungen auf die Fahrtrouten- und Verkehrsmittelwahl zu berücksichtigen. Fahrzeitverkürzungen für den Ost-West-Durchgangsverkehr zwischen Kemnitz und Neuenkirchen können ggf. zu ungewünschten Rückverlagerungen von der B 109 führen, welche insbesondere in der Ortslage Eldena negative Auswirkungen hätten. Zudem wird die Nutzung des Pkw für die kleinräumigen Austauschbeziehungen zwischen Wieck / Ladebow

und Eldena attraktiver. Auch daraus können unerwünschte Effekte hinsichtlich der Nutzungsanteile des Umweltverbundes entstehen.

Mit der Ortsumfahrung Kemnitz ③ soll für die Verbindung zwischen L 26 und L 262 eine Alternativtrasse geschaffen werden. Über die K 20 profitiert davon auch die Querverbindung zwischen B 109 und Lubmin. Dies kann in der Stadt Greifswald insbesondere in der Ortslage Eldena zu Entlastungseffekten beitragen. Entsprechend ist die Umsetzung der Ortsumfahrung Kemnitz durch die Stadt sowie deren Vertreter zu unterstützen.

S2 Straßenraumgestaltungskonzeption Anklamer Straße

Die Anklamer Straße bildet für alle Nutzergruppen eine wichtige innerstädtische Verbindungsachse.

Hier verkehren eine Vielzahl von Stadt- und Regionalbuslinien. Zukünftig wird der Straßenabschnitt zusätzlich durch die neue Spätlinie genutzt. Im Kfz-Verkehr fungiert der Straßenzug als wichtige Stadt-Umland-Verbindung in und aus Richtung Osten bzw. als Verknüpfung zur B 109. Darüber hinaus übernimmt die Anklamer Straße auch im innerstädtischen Binnenverkehr zentrale Aufgaben. Sie bündelt mittig durch die Großwohnsiedlung Schönwalde verlaufend den Kfz-Verkehr.

Parallel übernimmt der Straßenzug wichtige Erschließungsfunktionen für eine Vielzahl wichtiger innerstädtischer Ziele (u. a. Universitätscampus, Universitätsklinikum, Elisenpark, Max-Planck-Institut für Plasmaphysik) im direkten Umfeld. Daraus sowie bedingt durch eine Vielzahl zusätzlicher kleinteiliger Ziele im Straßenverlauf bzw. im direkten Umfeld ergeben sich auch im Fuß- und Radverkehr erhöhte Nutzungsanforderungen. Diese betreffen sowohl den Längs- als auch den Querverkehr.

Trotz verschiedener Anpassungen in den letzten Jahren wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur diesen komplexen Nutzungsanforderungen nicht gerecht. So hat beispielsweise die Markierung der Schutzstreifen zwar die Situation für den Radverkehr etwas verbessert, führt allerdings vor allem beim ÖPNV zu deutlichen Fahrzeitverlusten. Gleichzeitig entspricht die Radverkehrsführung trotzdem nicht den Anforderungen an eine moderne, attraktive und sichere Infrastruktur.

Durch kleinteilige Anpassungen lassen sich die komplexen Herausforderungen und Probleme in der Anklamer Straße nicht umfassend lösen. Hierzu bedarf es einer integrierten Betrachtung unter Berücksichtigung des gesamten Straßenraumes zwischen den beidseitig angrenzenden Gebäudefronten.

Entsprechend ist die Erarbeitung einer Straßenraumgestaltungskonzeption für die Anklamer Straße zu empfehlen. In dieser sollten ergebnisoffen alle möglichen Varianten zur Neuaufteilung des Straßenraumes in Bezug auf ihre Vorteile, Herausforderungen und Konfliktpotenziale betrachtet und diskutiert werden.

Aus Lärmgesichtspunkten sollte hierbei ein wichtiger Fokus auf attraktiven Rahmenbedingungen für den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV), eine durchgehende

Straßenraumbegrünung sowie einer stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs liegen.

Ziel bildet die Entwicklung einer Idee für die zukünftige Gestaltung des Gesamtstraßenzuges Anklamer Straße / Anklamer Landstraße zwischen Groß Schönwalde und Europakreuzung. Darauf aufbauend ist anschließend eine Untergliederung in Teilprojekte sowie eine Klärung der Prioritäten bzw. Umsetzungsperspektiven möglich.

S3 Straßenraumgestaltung weiterer Hauptstraßenabschnitte

Auch verschiedene andere Straßenabschnitte im betrachteten Hauptstraßennetz werden den komplexen Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (siehe auch Erläuterungen zu Maßnahme I.3 in Anlage 2) nicht ausreichend gerecht. Für folgende Abschnitte im Straßennetz mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sollte daher beim Um-, Aus- und Neubau eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes, eine städtebauliche Dimensionierung bzw. integrierte komplexe Straßenraumgestaltung vorgesehen werden:

» **Anklamer Straße (siehe Maßnahmen S2)**

» **S3.1 Bahnhofstraße**

Im Zuge der Bahnhofstraße sind bereits verschiedene Gestaltungselemente im Sinne einer integrierten Straßenraumgestaltung realisiert worden. Allerdings ergibt sich aufgrund der durchgehend vorhandenen teilweise ungenutzten Flächen zwischen den Richtungsfahrbahnen sowie durch die vergleichsweise lange Linksabbiegespur in Richtung Fleischerstraße (Aufstelllänge ca. 65 m) ein sehr breiter Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr, der sowohl hinsichtlich seiner optischen Wirkung, als auch bezüglich der resultierenden Trennwirkungen negative Effekte mit sich bringt.

Daher sollten verschiedene Ansätze zur Optimierung der Straßenraumaufteilung geprüft werden. Denkbar wäre einerseits eine Erweiterung der Einbauten im Bereich des Mittelstreifens. Alternativ könnten die Flächenpotentiale zur Verbreiterung der Seitenbereiche auf der Nordseite (Begrünung, Parken) genutzt werden.

» **S3.2 Hansering**

Im Bereich des Stadthafens wurde die Straßenraumaufteilung bereits im Sinne einer integrierten Gestaltung angepasst. Die vorher bestehenden Trennwirkungen konnten dabei reduziert und insgesamt die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert werden.

Weiterer Handlungsbedarf besteht hingegen für den östlichen Teilabschnitt. In diesem sollte der aktuell baulich vorhandene, schnellstraßenartige Ausbaucharakter hinterfragt und die Fahrbahnflächen auf das tatsächlich notwendige Maß reduziert werden. Dies gilt insbesondere auch für die Anbindung an den Platz der Freiheit.

» S3.3 Lomonossowallee

Im Zuge der Lomonossowallee wurden Teilbereiche der Fahrbahn mittels Sperrflächenmarkierung für den fließenden Verkehr gesperrt. Dies trägt bereits heute zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Mittel- bis langfristig sollte die Reduzierung der Fahrbahnflächen auch baulich nachvollzogen und die frei werdenden Flächen möglichst für eine beidseitige Alleebepflanzung genutzt werden.

Grundsätzlich ist im Rahmen weiterer vertiefender Detailplanungen jeweils die Erarbeitung einer konkreten Gestaltungslösung erforderlich.

S4 Knotenpunktsignalisierung und -koordinierung

Zur Vermeidung unnötiger Beschleunigungs-, Brems- und Anfahrvorgänge ist eine durchgehende Koordinierung bzw. verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen im Zuge des betrachteten Hauptstraßennetzes von hoher Bedeutung. Die Funktionalität der entsprechenden Systeme ist regelmäßig zu prüfen bzw. dauerhaft zu gewährleisten. Hierbei sind auch die Aspekte der ÖPNV-Beschleunigung und -Bevorrechtigung zu berücksichtigen.



Abb. 12 Beispiele dynamische Hinweistafeln zur LSA-Koordinierung („Grünen Welle“)

Konkreter Handlungsbedarf besteht im Hinblick auf eine Vernetzung der bestehenden Lichtsignalanlagen über einen zentralen Verkehrsleitreechner. Hierbei sollte eine ganzheitliche, umweltorientierte und effiziente Steuerung des Verkehrsgeschehens in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald angestrebt werden. Parallel ist an verschiedenen Knotenpunkten im Stadtgebiet eine Erneuerung der Signalisierungstechnik notwendig. In diesem Zusammenhang sollten auch die Möglichkeiten zum Einsatz dynamischer Hinweistafeln zur Anzeige von Koordinierungsgeschwindigkeiten (siehe Abb. 12) geprüft werden. Diese können wesentlich dazu beitragen, die Akzeptanz der „Grünen Welle“ zu erhöhen.

S5 Geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist häufig eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Verkehrssicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.

Durch eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung können diese Probleme reduziert werden. Hierbei kommen folgende Gestaltungselemente in Frage:

- » Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz (siehe Abb. 14)
- » Umgestaltung von Knotenpunkten im Ortseingangsbereich zum Kreisverkehr
- » Fahrbahneinengungen bzw. Baumtore (bei geringen Verkehrsaufkommen)
- » Installation von Motiv- / Geschwindigkeitsanzeigetafel (siehe Maßnahme S6)

Auf Grundlage der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen ist im Einzelfall die geeignetste Variante für die Ortseingangsgestaltung auszuwählen. Hierbei ist auch ein zeitlich abgestuftes vorgehen (kurzfristig Motiv- bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafel, mittel- bis Langfristig bauliche Umgestaltung) denkbar.



Abb. 13 Beispiele Ortseingangsgestaltung mit Fahrstreifenversatz

Aus Sicht der Lärminderung besteht vor allem im Verlauf der Anklamer Landstraße im Ortsteil Groß Schönwalde, in der Wolgaster Landstraße im Ortsteil Eldena sowie im Bereich der Stralsunder Straße Handlungsbedarf hinsichtlich einer geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung.

S6 Anschaffung / Betrieb weiterer Motivanzeigetafeln

Zur Verbesserung der Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können sog. Motivanzeigetafeln (Dialog-Displays) beitragen. Durch diese werden die Verkehrsteilnehmenden auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen (siehe Abb. 14).

Vorher-Nachher-Untersuchungen haben gezeigt, dass Motivanzeigetafeln einen wichtigen Beitrag leisten können, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu verbessern bzw. ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten (LfULG / SVU Dresden, 2018). Neben einer Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit insgesamt ergeben sich gerade auch bei den Anteilswerten hoher Geschwindigkeiten deutliche Verbesserungen. Dies führt zu einer Reduzierung von Lärmspitzen.



Abb. 14 Beispiel Motivanzeigetafel (Dialog-Display)

Es treten keine Gewöhnungseffekte ein. Dies bedeutet, dass die Effekte in gleichem Umfang zu verzeichnen sind, solange die Geschwindigkeitsanzeigetafel an einem Standort installiert ist. Nach Abbau der Tafeln steigt das Geschwindigkeitsniveau jedoch unmittelbar wieder an. Daher ist an Problempunkten eine dauerhafte Installation der Geschwindigkeitsanzeigetafeln zu empfehlen.

In der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind u. a. in der Neunmorgenstraße, der Friedrich-Loeffler-Straße und am Hansering bereits Motivanzeigetafeln in Betrieb. Ergänzend hierzu sollten auch in Lärmschwerpunktbereichen (z. B. Anklamer Landstraße, Anklamer Straße, Grimmer Straße, Gützkower Straße, Stralsunder Straße, Wolgastraße, Wolgaster Landstraße) Dialog-Displays zur Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus und damit zur Reduzierung der Lärmbelastungen installiert und dauerhaft betrieben werden. Ziel sollte es dabei sein die Effektivität der aus Lärmschutzgründen angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erhöhen. Hierfür sollten vier weitere Dialog-Displays angeschafft werden.

Die konkrete Standortwahl für die Motivanzeigetafeln ist auf Grundlage der örtlichen Rahmenbedingungen (Verkehrsablauf, Knotenpunkte und Einmündungen, Sichtverhältnisse, potenzielle Maststandorte, Stromversorgungsmöglichkeiten etc.) vorzunehmen. Generell sind parallel auch positive Effekte im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nachzuweisen.

S7 Lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen

In den Bereichen mit einer hohen Betroffenheitsdichte z. B. in der Anklamer Straße sollte im Rahmen anstehender Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen möglichst ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden. Hierbei kommen verschiedene Oberbauformen, wie z. B. LOA 5D oder DSH-V 5 LO in Frage.

Im Rahmen der Erprobung sind für lärmoptimierte Asphalte in den letzten Jahren vielfältige Erfahrungen gesammelt wurden. Durch die lärmoptimierte Gestaltung der Fahrbahnoberflächen ist eine nachweisbare Minderung der Immissionspegel möglich. In den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (FGSV, 2019) ist für den AC D LOA ein Lärminderungseffekt für den Pkw-Verkehr von -3,2 dB(A) angegeben. Ausgehend von zumeist höheren Lärminderungseffekten im Neubauzustand sind auch nach längerer Liegedauer Pegelminderungen vorhanden, welche deutlich über

den Standardasphaltbelägen liegen. Nach bisherigen Erfahrungen wird durch LOA 5D vor allem eine Geräuschminderung beim Pkw-Verkehr erreicht.

Für die Umsetzung lärmarmen Asphaltdeckschichten wurde mittlerweile mit den Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten aus AC D LOA und SMA LA (E LA D) (FGSV, 2014) eine Zusammenfassung wichtiger Rahmenbedingungen veröffentlicht.

Aus diesen sowie weiteren aktuellen Erfahrungen geht beispielsweise hervor, dass der Einsatz lärmoptimierten Asphalttes vom Typ LOA 5D nicht flächendeckend zielführend ist. Vielmehr sind die Voraussetzungen jeweils im Einzelfall zu prüfen. Im Vergleich zu den üblichen Standardasphaltbelägen besteht eine deutlich höhere Anfälligkeit gegenüber Schub- und Torsionskräften. Entsprechend ist der Einsatz in Bereichen mit starkem Abbiege- / Wendeverkehr insbesondere durch Lkw nicht geeignet. Auch Verkehrsflächen mit vielen Einbauten sind ungeeignet. Darüber hinaus bestehen besondere Anforderungen hinsichtlich des Einbaus.

Neben dem LOA 5D kommen noch verschiedene andere Straßendeckschichttypen mit lärmindernden Effekten in Frage (z. B. SMA-LA, DSH-V). Diese sind mit ihren potenziellen Lärminderungseffekten in den RLS-19 aufgeführt und sollten bei Fahrbahnsanierungsmaßnahmen in den Hauptkonfliktbereichen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit ebenfalls geprüft werden.

Ein grundhafter Ausbau ist nicht zwingend erforderlich. Eine Umsetzung kann zu meist auch im Rahmen einer Deckensanierung erfolgen.

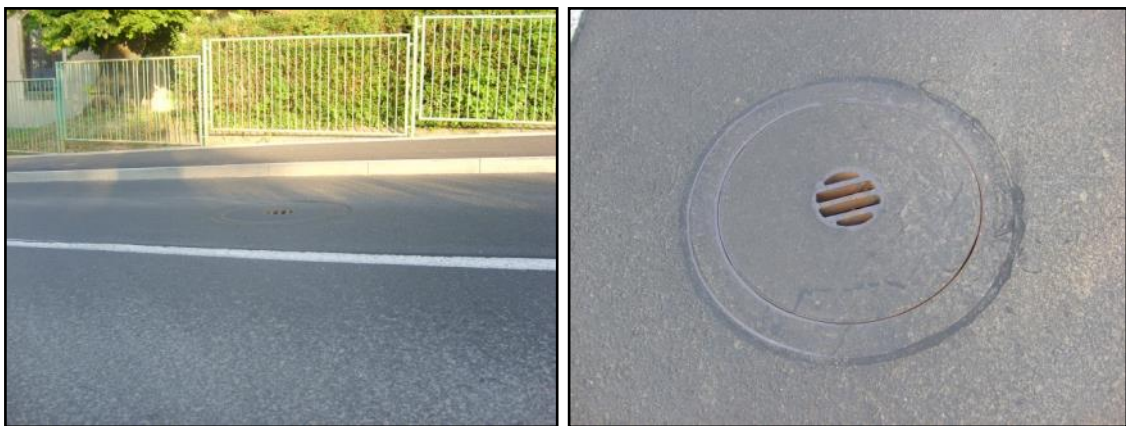


Abb. 15 Lärmarme Schachteindeckung (Beispiel Dresden)

Allerdings handelt es sich bei den entsprechenden Deckschichten vielfach noch nicht um eine Standardbauweise gemäß den aktuellen Straßenbauregelwerken und technischen Vertragsbedingungen. Schwierigkeiten ergeben sich dementsprechend hinsichtlich einer Vereinbarung der Gewährleistung mit dem Baubetrieb. Bezüglich der Ausschreibung, des Einbaus und der Gewährleistung ist daher ein Erfahrungsaustausch mit Städten zu empfehlen, in denen bereits eine Umsetzung erfolgt ist.

Neben der eigentlichen Fahrbahnoberflächengestaltung sollte auch im Bereich der stadttechnischen Einbauten (Schächte, Schieber, Gullys, etc.) auf eine lärmarme Gestaltung geachtet werden. Derartige Einbauten sind im Bereich der Fahrlinien grundsätzlich zu vermeiden.

In Bereichen, wo von einem regelmäßigen Überfahren der Schachtdeckel ausgegangen werden kann, ist der Einsatz spezieller lärmarmer Deckel zu empfehlen. Dies ist beispielsweise durch die Verwendung von Asphalt in Rahmen und Deckel (kaum Materialwechsel zwischen Straßenbelag und Schachtabdeckung, siehe Abb. 15) sowie von speziellen lagesichernden, dämpfenden Einlagen (Verhinderung des Anschlagens beim Überfahren) möglich.

Ausgeschlagene bzw. abgesackte Abdeckungen von Schächten und Einläufen sollten kurzfristig instandgesetzt und möglichst durch lärmarme Abdeckungen ausgetauscht werden.

S8 Abschirmung / Seitenraumgestaltung

Im Verlauf verschiedener Straßen (Anklamer Landstraße, Koitenhäger Landstraße, Wolgaster Straße) sind zwischen der Fahrbahn und der Wohnbebauung vergleichsweise große Abstände bzw. zusätzliche Grünflächen vorhanden (siehe Abb. 16). Obschon in diesen Bereichen keine gesundheitsrelevanten Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen sind, ergeben sich dennoch teilweise erhebliche Belästigungen durch den Straßenverkehrslärm.

Angesichts der bestehenden Flächenpotenziale sollte gemeinsam durch die Stadt und die Wohnungseigentümer geprüft werden, ob durch eine gezielte Begrünung bzw. Gestaltung der Straßenrandbereiche (siehe Abb. 17) eine stärkere Trennung zwischen Bebauung und der Kfz-Fahrbahn erreicht werden kann.

Neben der Lärminderung sollten hierbei auch stadtgestalterische Aspekte berücksichtigt sowie je nach Größe, Lage und Beschaffenheit der Fläche weitere Nutzungsmöglichkeiten (Förderung Artenvielfalt, Insektenschutz, Aufenthalt, Spielen etc.) integriert werden. Darüber ergeben sich ggf. auch besser Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten. Bei den Lärminderungswirkungen handelt es sich entsprechend eher um Sekundäreffekte.

Während durch die Bepflanzung vorrangig psychologische Lärminderungseffekte erfolgen, ist über zusätzliche Gestaltungselemente (siehe, rechts Abb. 17) tatsächlich eine abschirmende Wirkung möglich. Hierbei ist darauf zu achten, dass durch eine entsprechende Materialwahl bzw. Begrünung Reflexionseffekte möglichst vermieden werden. Zwar ist die Abschirmwirkung entsprechender Elemente umso größer, je näher diese an der Fahrbahn angeordnet werden. Allerdings spielen, wie bereits erläutert, auch stadtgestalterische Aspekte eine wesentliche Rolle. Insofern sind die Gestaltungselemente nicht im Sinne einer klassischen Lärmschutzwand zu dimensionieren bzw. anzuordnen. Im umgekehrten Sinne sollten bei der Gestaltung eher die lärmseitigen Effekte mit berücksichtigt werden.



Abb. 16 Bestandssituation Anklamer Landstraße



Abb. 17 Beispiele für eine Abschirmung durch Bepflanzung bzw. Gestaltungselemente

Insgesamt ist dabei darauf zu achten, dass an relevanten Querungsstellen sowie an Knotenpunkten und Einmündungen ausreichende Sichtbedingungen gewährleistet werden.

6.2 Integrierte Lärminderungsstrategie

Parallel zu den gezielten Maßnahmen für die Hot-Spot-Bereiche sollten in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald weitere Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Hauptziel der integrierten Lärminderungsstrategie ist dabei eine nachhaltige Reduzierung der Lärmbelastungen im gesamten Stadtgebiet. Hierzu ist vor allem eine weitere konsequente Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) notwendig. Durch diese kann eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen erreicht werden. Ziel sollte es dabei sein, sowohl im Binnenverkehr als auch für ein- und auspendelnde Verkehrsteilnehmende attraktive Alternativangebote zu schaffen.

Hierfür sind im Rahmen der strategischen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung sowie bei anstehenden Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen bzw. der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes folgende Handlungsfelder zu berücksichtigen:

- I1 Bündelung des Verkehrs Hauptverkehrsstraßennetzes
- I2 Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung
- I3 Integrierte Straßenraumgestaltung
- I4 Umbau von Knotenpunkten zum Kreisverkehr
- I5 Neupflanzen / Verdichten von Alleebäumen bzw. der Straßenraumbegrünung
- I6 Sanierung / grundhafter Neubau von Fahrbahnoberflächen
- I7 Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz
- I8 Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege
- I9 Verbesserung der Angebote und Rahmenbedingungen für den Radverkehr
- I10 Fortschreibung Radverkehrskonzept
- I11 Weiterentwicklung Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee
- I12 Förderung des Fußverkehrs
- I13 Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV
- I14 Schaffung / Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen
- I15 Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement
- I16 Initiative zur Ausweitung der Kampagne STADTRADELN
- I17 Unterstützung von Carsharing (Auto teilen) sowie Fahrgemeinschaften
- I18 Prozessorganisation und Monitoring
- I19 Förderung der Elektromobilität

Eine ergänzende Beschreibung der Handlungsfelder für die integrierte Lärmminde-
rungsstrategie findet sich in Anlage 2. Vielfach werden hierbei die Handlungsansätze
und Zielstellungen bereits bestehender Planungen und Konzepte aufgegriffen und
hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Lärminderung nochmals hervorgehoben. Pa-
rallel wird auch der weitere konzeptionelle Vertiefungsbedarf verdeutlicht.

6.3 Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche

Speziell im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung
sind die Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete zu berücksichtigen. Dies betrifft
nicht ausschließlich die Gebiete im eigentlichen Sinne der EU-Umgebungslärmricht-
linie (siehe Kapitel 5).

Vielmehr sollte auch allgemein bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Be-
bauungsstrukturen eine vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichti-
gung von Lärmminde-
rungsaspekten angestrebt werden. Ziel muss es dabei sein, zu-
sätzlich ruhige Bereiche innerhalb der Quartiere zu schaffen. Dies ist einerseits durch
eine Schließung von Baulücken und die damit verbundene Abschirmung für die rück-
wärtige Bebauung sowie angrenzende Hofbereiche möglich. Andererseits ist speziell
bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete auf eine Erschließung von außen sowie
auf eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrs-
beruhigung zu achten. Ziel muss es dabei sein, dass innerhalb der Wohngebiete aus-
schließlich Anliegerverkehr stattfindet und dieser ebenfalls möglichst effektiv seine
Ziele innerhalb des Gebietes erreicht.

Im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung sollte
daher in die entsprechenden Planungsprozesse eine verbindliche Prüfung und Ab-
wägung in Bezug auf das Thema ruhige Gebiete integriert werden.

7 Lärminderungswirkung

Die prognostischen Lärmbelastungen für die kartierten Straßenabschnitte werden auf Grundlage des Gesamtmaßnahmenbündels des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 6) abgeschätzt. Die Einschätzung der Lärmbetroffenheiten bzw. der Veränderungen im Vergleich zum Bestand erfolgt unter Verwendung der Lärmkennziffern sowie der Anzahl der Anwohner, welche gesundheitsgefährdenden bzw. erheblich belästigenden Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Da sich die konzipierten Maßnahmen im Wesentlichen auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV) auswirken, wurde methodisch eine Abschätzung der Effekte über einen gesamtstädtischen Lärminderungsansatz vorgenommen. Durch die Veränderung des Modal-Split reduzieren sich die Kfz-Fahrleistungen und damit auch die Kfz-Verkehrsaufkommen im städtischen Straßennetz. Diese Veränderungen wurden im Rahmen der Abschätzung der Lärminderungswirkungen mit einer globalen Abminderung der Fassadenpegel um $-0,1 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

In Tab. 8 sind die Ergebnisse für das Straßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr zusammengefasst.

			Bestands- situation	Maßnahmenkonzept		
				absolut	Änderung	Änderung
Betroffenheiten ganztags	Menschen L_{den}	> 70	1.347	1.276	-71	-5,3%
		> 65	5.087	4.979	-108	-2,1%
		> 55	14.738	14.608	-130	-0,9%
	LKZ _{den}	> 65	3.205	3.092	-113	-3,5%
		> 55	39.057	38.318	-739	-1,9%
Betroffenheiten nachts	Menschen L_{night}	> 60	1.209	1.148	-61	-5,0%
		> 55	5.842	5.777	-65	-1,1%
		> 45	16.687	16.536	-151	-0,9%
	LKZ _{night}	> 55	3.816	3.684	-132	-3,5%
		> 45	44.710	43.867	-843	-1,9%

Tab. 8 Veränderung der Gesamtbetroffenheit

Im Ergebnis wird deutlich, dass auch durch kleinteilige Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl signifikante Lärminderungseffekte erreicht werden können. Allerdings sind die Effekte in den Bereichen, welche am stärksten vom Straßenlärm betroffen sind, zu gering, um eine signifikante Verbesserung erreichen zu können. Hier sind zukünftig weitere straßenabschnittsbezogene Maßnahmen erforderlich.

Generell ist zu beachten, dass sich durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes neben den dargestellten Minderungspotenzialen weitere positive Effekte ergeben, welche sich über die Lärmberechnungen nicht abbilden lassen. Dies betrifft insbesondere Pegelspitzen und Lärmzusatzbelastungen durch eine unangepasste Fahrweise. Der Lärmaktionsplan enthält verschiedene Maßnahmen, welche zu einem stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau beitragen sollen.

8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

In Anlage 1 werden die Maßnahmen aus Kapitel 6 nochmals tabellarisch zusammengefasst. Hierbei werden folgende weitere Aspekte berücksichtigt:

Umsetzungshorizont:

Die zeitliche Kategorisierung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in drei Gruppen und gliedert sich wie folgt:

- » Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre
- » mittel- bis langfristige Umsetzung
- » kontinuierliche Umsetzung

Kostenkategorie:

Die für die Umsetzung erforderlichen Grobkosten wurden in folgenden fünf Kategorien abgeschätzt:

- » Kostenkategorie I < 10.000 €
- » Kostenkategorie II 10.000 – 50.000 €
- » Kostenkategorie III 50.000 – 250.000 €
- » Kostenkategorie IV 250.000 – 1 Mio. €
- » Kostenkategorie V > 1 Mio. €

Lärminderungswirkung:

Bei der Lärminderungswirkung erfolgte eine Untergliederung in vier Wirkungsklassen. Die Einordnung der Maßnahmen erfolgte über folgende Kriterien:

- » Wirkungsklasse I geringe gesamtstädtische Lärminderungswirkung
- » Wirkungsklasse II geringe lokale Lärminderungswirkung oder mittlere gesamtstädtische Lärminderungswirkung
- » Wirkungsklasse III mittlere lokale Lärminderungswirkung oder hohe gesamtstädtische Lärminderungswirkung
- » Wirkungsklasse IV hohe lokale Lärminderungswirkung

Effektivität / Priorität

Die Effektivität / Priorität der Maßnahmen ergibt sich aus der Verknüpfung der Kostenkategorie mit der Lärminderungsklasse (siehe Abb. 18). Hierbei erfolgt eine Differenzierung in vier Kategorien:

- » geringe Effektivität / Priorität (↘)
- » mittlere Effektivität / Priorität (↔)
- » hohe Effektivität / Priorität (↗)
- » sehr hohe Effektivität / Priorität (↑, Sofortmaßnahme)

Eine hohe bzw. sehr hohe Effektivität / Priorität erhalten Maßnahmen, die hohe Lärminderungswirkungen mit geringen Kosten verbinden. Teure Maßnahmen mit geringen Wirkungen erhalten hingegen eine geringe Effektivität / Priorität. Dennoch ist deren Umsetzung im Sinne der integrierten Lärmierungsstrategie sinnvoll. Zumeist handelt es sich hierbei um Maßnahmen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont, welche häufig auch in anderen Themenfeldern positive Effekte generieren.

Kostenkategorie	V	G	G	M	M
	IV	G	M	M	H
	III	G	M	H	H
	II	M	M	H	SH
	I	M	H	H	SH
		I	II	III	IV
		Wirkungsklasse			

Abb. 18 Zuordnung der Effektivität auf Basis der Kosten- / Wirkungsklassen

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Kosten- / Wirkungsklassen dient vor allem als Orientierungsmöglichkeit hinsichtlich der Effizienz / Priorität der Maßnahmen im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bewertung.

Generell sollte die Maßnahmenpriorisierung daher nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden.

Abhängigkeit

Neben der Bewertung der Maßnahmen werden in der Maßnahmentabelle wichtige Abhängigkeiten für die Planung und Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen angegeben.

9 Beteiligungsprozess

Entsprechend der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie soll der Prozess der Lärmaktionsplanung durch eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden. Zudem bedarf es einer Einbindung der zuständigen Fachbehörden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung bestanden folgende Beteiligungsmöglichkeiten:

- » Online-Bürgerbefragung (siehe Kapitel 9.1)
- » Öffentliche Informationsveranstaltung (siehe Kapitel 9.2)
- » Projektbegleitende Arbeitsgruppe (siehe Kapitel 9.3)
- » öffentliche Auslegung des Planentwurfes vom 26.02.2025 (siehe Kapitel 9.4)

Die Hinweise, Anregungen, Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft bzw. abgewogen.

Grundsätzlich ist dabei zu berücksichtigen, dass die Beteiligung zum ursprünglichen gesamtstädtischen Entwurf erfolgte und nur Ergänzungsvorschläge in den Lärmaktionsplan integriert werden konnten, die den Zielen der Lärminderungen dienen und entsprechend der gutachterlichen Einschätzungen fachlich vertretbar, den rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechend und angemessen sind.

9.1 Online-Bürgerbefragung

Die frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erfolgte im Rahmen einer Bürgerbefragung.

Im Zeitraum vom 24.06.2024 bis zum 10.09.2024 wurde eine Online-Umfrage durchgeführt. Dort hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Lärmschwerpunkte einzutragen und Lösungsvorschläge in den Bearbeitungsprozess einzubringen. Darüber hinaus konnten weitere Fragen zu den Themen Lärm und Lärmaktionsplanung beantwortet und eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen werden. Insgesamt gab es 47 Beiträge in der Online-Beteiligung.

Im Vordergrund der Befragung stand die Schaffung niederschwelliger Beteiligungsmöglichkeiten für die breite Öffentlichkeit bereits im Frühstadium der Lärmaktionsplanung. Eine Erfassung repräsentativer und statistisch abgesicherter Daten war hingegen nicht Ziel der frühzeitigen Beteiligung. Es handelt sich entsprechend um eine nichtrepräsentative Befragung.

Von den Teilnehmenden hatten ca. 38 % bisher noch keine Berührungspunkte mit der Lärmaktionsplanung (siehe Abb. 19). Im Rahmen der Online-Umfrage wurden entsprechend auch Bürgerinnen und Bürger neu für die Thematik der Lärmaktionsplanung sensibilisiert. Immerhin ca. 25 % hatten sich bereits in der Vergangenheit an der Lärmaktionsplanung beteiligt.

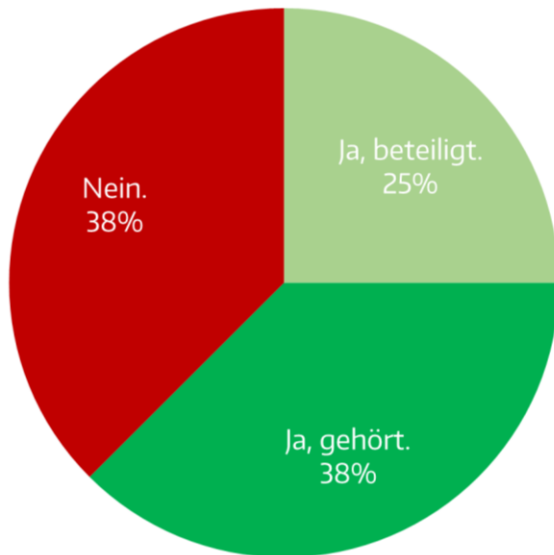


Abb. 19 Bisheriger Kontakt zur Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde u. a. nach den subjektiven Lärmschwerpunkten und den dort vorherrschenden Lärmquellen gefragt. Darüber hinaus sollten die Befragten Maßnahmen zur Minderung des verorteten Lärms vorschlagen.

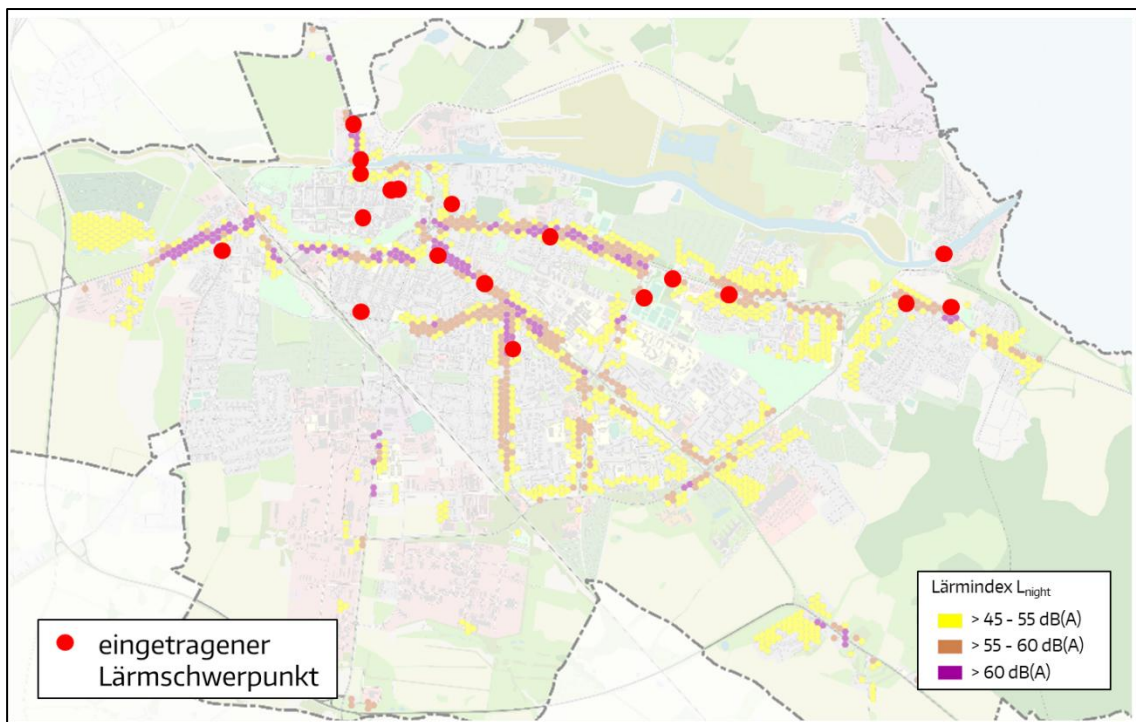


Abb. 20 Lärmschwerpunkte aus der Online-Beteiligung

Datenquelle: (LUNG-MV, 2024)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

In Abb. 20 sind die rückgemeldeten Lärmschwerpunkte aus der Online-Umfrage markiert. Es ist zu sehen, dass diese über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind.

Häufig befinden sie sich jedoch im Verlauf der großen Hauptverkehrsstraßen. Als Lärmquellen wurden folgende Aspekte benannt:

- » Verkehrsaufkommen [12]
- » Schwerlastverkehr/Motorräder [7]
- » Fahrverhalten [4]

Im Rahmen der Online-Befragung wurden die Teilnehmenden auch gebeten, Lösungsvorschläge für die von ihnen genannten Lärmschwerpunkte zu machen. Nachfolgend sind die verschiedenen Antworten zusammengefasst:

- » Geschwindigkeitsbegrenzung / Tempo 30 [8]
- » Verkehrs-, Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen (stationär oder mobil) [4]
- » Fahrverbot für Motorräder und Krafträder [2]
- » Lkw-Durchgangsverkehr vermeiden / Lkw-Fahrverbote (ab 7,5 t) [2]
- » Optische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung / Aufpflasterung / Schwellen [2]
- » Bepflanzung zum Lärmschutz / bepflanzte/r Lärmschutzwand/-wall [2]
- » Bedarfsampel [1]
- » Kreisverkehr [1]
- » Oberflächensanierung / Flüsterasphalt [1]
- » Umleitung Busverkehr und alternative Bushaltestelle Loefflerstraße [1]
- » Optimierung der Ampelschaltung / Verstetigung des Verkehrsflusses [1]
- » Durchfahrwiderstand erhöhen / Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße [1]
- » Autofreier Sonntag (zur Begegnung im Stadtteil) [1]
- » Ruhestörung vor Sportplatz kontrollieren [1]

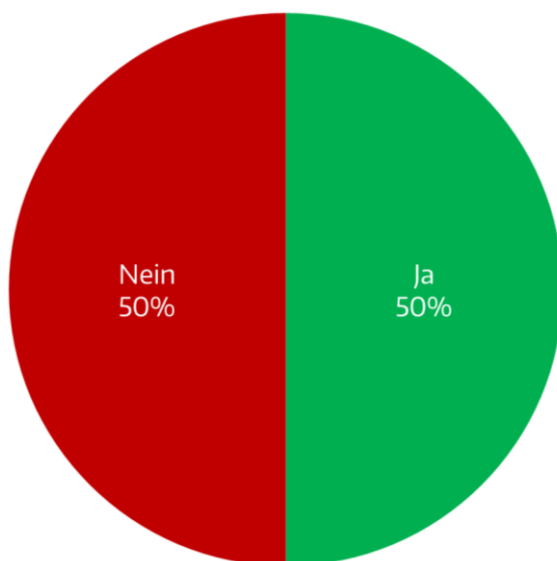


Abb. 21 Ist eine Verbesserung der Lärmsituation eingetreten?

Von ca. 50 % der Teilnehmenden wurde die Meinung vertreten, dass in der Vergangenheit bereits eine Verbesserung ihrer Lärmsituation eingetreten ist (siehe Abb. 21). Als Ursache für die positiven Veränderungen wurde die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h [3] genannt.

Neben der subjektiven Bewertung der Betroffenen und der konkreten Lösungsvorschläge zu den Lärmschwerpunkten bestand im Rahmen der Bürgerbefragung die Möglichkeit Hinweise, Anregungen und Maßnahmenvorschläge zu äußern. Dabei sollte auch die Priorisierung von bestimmten Maßnahmen vorgenommen werden.

Aus Sicht der Teilnehmenden der Bürgerbefragung sind aktive / passive Schallschutzmaßnahmen am geeignetsten (siehe Abb. 22), um eine Lärminderung erreichen zu können. Auch die Kfz-Verkehrsvermeidung bzw. die Förderung des Umweltverbundes werden als besonders sinnvolle Lärminderungselemente angesehen.

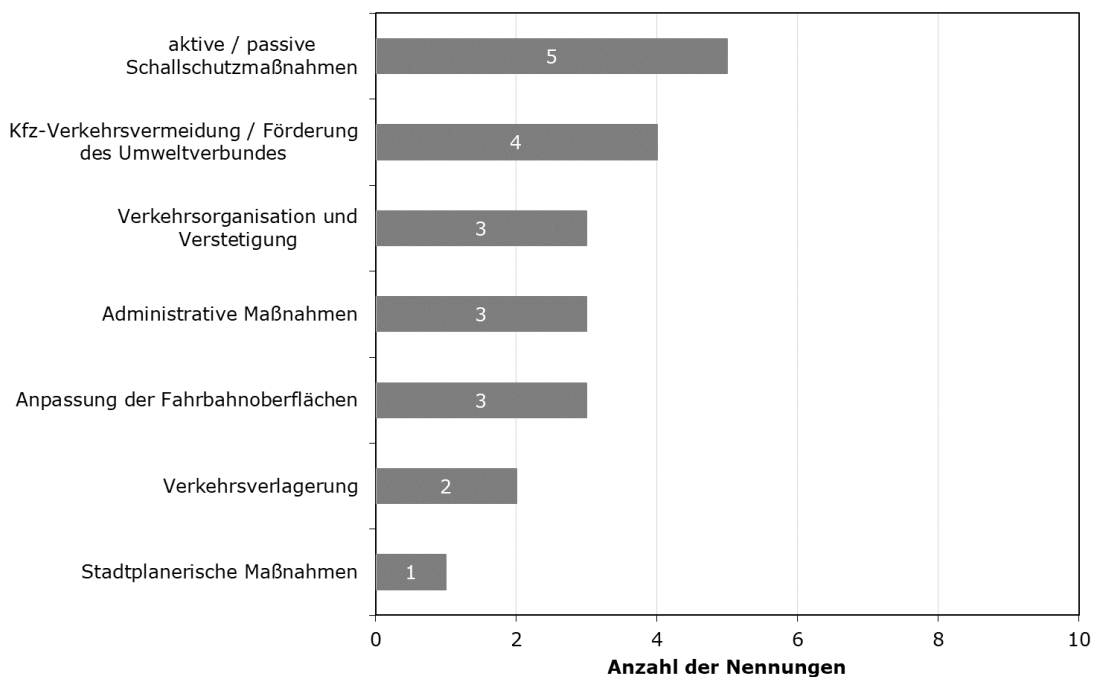


Abb. 22 Geeignete Maßnahmen zur Lärminderung aus Sicht der Teilnehmenden

Zudem unterbreiteten die Bürgerinnen und Bürger verschiedene gesamtstädtische Maßnahmenvorschläge mit Bezug zum Kfz-Verkehr ([...] Zahl der Nennungen):

- » Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h z. B. als Tempo-30-Zone [2]
- » Stationäre und mobile Blitzer [2]
- » Weniger Autolärm bzw. Reduzierung des Individualverkehrs [2]
- » Fahrbahnoberflächenanierung [1]
- » Lkw-Fahrverbot (z. B. Wolgaster Landstraße) [1]

Darüber hinaus wurden folgende Hinweise und Maßnahmenvorschläge zu anderen Lärmquellen abgegeben:

- » Weniger Mäh- und Laubblasearbeiten z. B. durch klimaangepasste und ökologische Bepflanzung [2]
- » Weniger Großveranstaltungen auf dem Markt [1]

Alle Straßenverkehrslärm relevanten Hinweise und Anregungen wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft bzw. abgewogen und in die Maßnahmenstrategie, wenn nicht bereits ohnehin enthalten, einbezogen.

9.2 Öffentliche Informationsveranstaltung

Parallel zur Bürgerumfrage wurde im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald am 24.06.2024 ein Workshop durchgeführt. In diesem wurden die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung sowie der Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes vorgestellt. Darüber hinaus bestand für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit auf eigene Probleme hinzuweisen sowie wichtige Maßnahmen und Handlungsansätze für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zu formulieren bzw. zu priorisieren. Die Hinweise, Anregungen und Zielvorstellungen, die in der Öffentlichkeitsveranstaltung durch die Bürgerinnen und Bürger geäußert wurden, sind in einem Protokoll dokumentiert (siehe Anlage 3) und wurden im Rahmen der Konzepterarbeitung ebenfalls geprüft, abgewogen bzw. eingearbeitet.

9.3 Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurde, wie auch bereits die Vorgängerkonzepte im Bearbeitungsprozess durch die Arbeitsgruppe Mobilität (Stadtverwaltung, Stadtwerke, ADFC; VCD) begleitet. Im Rahmen von drei Sondersitzungen wurden die bestehenden Konflikte sowie das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung diskutiert.

Parallel bestand für die Mitglieder der projektbegleitenden Arbeitsgruppe die Möglichkeit für Rückmeldungen zum Berichtsentwurf. Die entsprechenden Hinweise und Anregungen wurden eingearbeitet.

9.4 Anregungen / Hinweise aus der Entwurfsauslage

Der Berichtsentwurf zum gesamtstädtischen Lärmaktionsplan Runde 4 (Stand 26.02.2025) wurde im Zeitraum zwischen 01.03.2025 und 31.03.2025 öffentlich ausgelegt und im Internet zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt. Im Auslegungszeitraum erfolgte von sechs Bürgerinnen und Bürgern eine Rückmeldung. Das Ergebnis der Abwägung findet sich in Anlage 4. Für den Erläuterungsbericht ergaben sich keine inhaltlichen Anpassungsnotwendigkeiten.

10 Bestimmungen zur Bewertung von Durchführung und Ergebnis

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten spätestens nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und erreichte Ergebnisse werden in diesem Zusammenhang unter Mitwirkung der Öffentlichkeit ermittelt und unter Bezugnahme auf die Ergebnisse einer erneuten Lärmkartierung (Berechnung) ausgewertet. Als Kriterium für die Evaluation dient die Anzahl vom Lärm Entlasteten, insbesondere von Belasteten oberhalb der empfohlenen Prüfwerte L_{den} 65 dB(A) und L_{night} 55 dB(A).

11 Zusammenfassung / Fazit

Bezugnehmend auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Europäisches Parlament und Rat, 2002) ist spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und gegebenenfalls eine Fortschreibung vorzunehmen. Der bisherige Lärmaktionsplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald stammt aus dem Jahr 2019. Die Stadt ist entsprechend verpflichtet, eine erneute Überprüfung / Fortschreibung durchzuführen.

Hauptgegenstand der Untersuchungen bildet das Hauptstraßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Als Grundlage für den Lärmaktionsplan wurde vom LUNG-MV eine Lärmkartierung zur Verfügung gestellt. Deren Auswertung zeigt, dass allein im betrachteten Straßennetz nachts rund 5.842 Menschen von Lärmpegeln von mehr als 55 dB(A) und tags rund 5.087 Menschen von Lärmpegeln über 65 dB(A) betroffen sind. Für eine dauerhafte Exposition mit entsprechenden Lärmpegeln sind negative gesundheitliche Folgen statistisch nachweisbar. In den am höchsten belasteten Bereichen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind im betrachteten Straßennetz 1.209 Menschen Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) nachts und 1.347 Menschen Lärmpegeln von mehr als 70 dB(A) tags ausgesetzt.

Darüber hinaus ist eine Vielzahl weiterer Einwohnerinnen und Einwohner im Stadtgebiet von erheblichen Belästigungen - verursacht durch den Straßenverkehrslärm - betroffen.

Während der Erarbeitung des Lärmaktionsplans erfolgte eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der städtischen Akteure. Es wurden eine Bürgerumfrage und ein Öffentlichkeitsveranstaltungen durchgeführt. Der Berichtentwurf zum Lärmaktionsplan wurde öffentlich ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Zudem wurde der Arbeitsstand projektbegleitend regelmäßig in der Arbeitsgruppe Mobilität diskutiert.

Im vorliegenden Lärmaktionsplan 2023 / 2024 wurde, ausgehend von der aktuellen Bestandssituation, das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans 2019 fortgeschrieben und neu strukturiert. Neben konkreten Minderungsmaßnahmen für das zu betrachtende Hauptstraßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr beinhaltet das Konzept auch weiterhin wichtige Ansätze für eine integrierte Lärminderungsstrategie.

Ausgangspunkt bildet die Zielstellung der EU-Umgebungslärmrichtlinie „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Die konzipierten Maßnahmen sind geeignet einen wichtigen Beitrag für den Gesundheitsschutz sowie die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald leisten zu können.

12 Literaturverzeichnis

- BMDV. (2023). *Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte*.
https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen 23.02.2026):
Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- BMU. (2017). *Lärmwirkung*.
<https://www.bundesumweltministerium.de/themen/laerm/laermschutz-im-ueberblick/laermwirkung> (zuletzt abgerufen 24.03.2026).
- BMUV. (2018a). *Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen BUB*.
<https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/1FbcVABJ3TpUTOMTiS1?0>
(zuletzt abgerufen 23.02.2026): Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- BMUV. (2018b). *Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahl durch Umgebungslärm – BEB*.
<https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/1FbcVABJ3TpUTOMTiS1?0>
(zuletzt abgerufen 23.02.2026): Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- BMVBS. (23.11.2007). *Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)*. Bonn:
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Bundesrepublik Deutschland. (2006). *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)*.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1/dokumente/bundesanzeiger_154a.pdf (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Bundesrepublik Deutschland, Bundesministerium für Justiz.
- Bundesrepublik Deutschland. (2013). *Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist*. <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/BJNR007210974.html> (zuletzt abgerufen 23.02.2026):
Bundesministerium für Justiz.
- Büro für Urbane Projekte. (2017). *Greifswald 2030plus Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald*.
Büro für Urbane Projekte im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.
- EBA. (2023). *Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 4*.

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html (zuletzt abgerufen 23.02.2026):
Eisenbahn Bundesamt.

Europäisches Parlament und Rat. (2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Luxemburg 25.Juni 2002*. Brüssel.

FGSV. (2014). *Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten aus AC D LOA und SMA LA (E LA D)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2019). *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2019). *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Hunger. (2014). *Lärmaktionsplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald*. im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald: Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Stadt - Verkehr - Umwelt SVU.

Hunger. (2016). *Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt Neufassung 2016*. StadtBüro Hunger, im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

IGES. (2017). *Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald*. IGES Institut GmbH, im Auftrag Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

IKS. (2021). *Verkehrskonzept Innenstadt Universitäts- und Hansestadt Greifswald*. https://www.greifswald.de/de/galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Verkehrskonzept-Innenstadt/2021-10-25_Schlussbericht-Greifswald-Verkehrskonzept-Innenstadt.pdf (zuletzt abgerufen 23.02.2026): IKS Mobilitätsplanung UG.

Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes. (1982). *Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm*. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 29 (1982), Seite 13 - 16 .

LAI. (2022). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. Aktualisierung in der Fassung vom 19. September 2022*. https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI).

LfULG / SVU Dresden. (2018). *Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsanzeigetafeln*. <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068> (zuletzt abgerufen 23.02.2026): SVU Dresden im Auftrag des LfULG Sachsen.

- LK Argus. (2015). *TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie AP 3 „Ruhige Gebiete“*. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/tune-ulr-technisch-wissenschaftliche-unterstuetzung-0> (zuletzt abgerufen 23.02.2026): LK Argus GmbH im Auftrag des Umweltbundesamtes.
- LUNG-MV. (2024). *Lärmkartierung 4. Runde - Aktualisierung 2024*. https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2.htm (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg Vorpommern.
- PGT. (1999 / 2000). *Lärmminderungsprogramm Hansestadt Greifswald*. im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover.
- Seccon / SVU. (2017). *Masterplan 100 % Klimaschutz Universitäts- und Hansestadt Greifswald*. seecon Ingenieure GmbH in Zusammenarbeit mit SVU-Dresden im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.
- Stadt Greifswald. (2010). *Radverkehrsplan Greifswald*. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Stadtbauamt.
- Stadt Greifswald. (2018a). *Geoportal Stadtkarten, Lärmkarten*. <http://geoportal.greifswald.de/WebOffice/synserver?project=laerm&user=gast&password=gast> (zuletzt abgerufen 11.01.2019): Universitäts- und Hansestadt Greifswald.
- Stadt Greifswald. (IV. Quartal 2025). *Quartalszahlen IV / 2025*. <https://www.greifswald.de/de/wirtschaft-bauen-verkehr/standortfakten/daten-und-fakten/> (zuletzt abgerufen 19.02.2026): Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Amt für Wirtschaft und Finanzen, Abteilung Wirtschaft und Tourismus.
- Stadtwerke Greifswald / VCDB. (2022). *Überplanung des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs Greifswald*. <https://www.greifswald.de/de/wirtschaft-bauen-verkehr/mobil-in-greifswald/oeffentlicher-personennahverkehr/neues-liniennetz-fuer-greifswalder-stadtbusverkehr/> (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Stadtwerke Greifswald / VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH.
- Steinbeis Transferzentrum. (2009). *Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Mai 2009*. im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald: Steinbeis Transferzentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung an der Universität Greifswald.
- Steinbeis Transferzentrum. (2015). *Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014*. im Auftrag der Universitäts- und Hansestadt Greifswald: Steinbeis Transferzentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung an der Universität Greifswald.

- SVU Dresden. (2019). *Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3) Universitäts- und Hansestadt Greifswald*. Stadtverwaltung Greifswald.
- team red. (2015). *Kombiniert Mobil - Verkehrsmittel vernetzen*. <https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Endbericht-kombiniert-mobil-Greifswald.pdf> (zuletzt abgerufen 23.02.2026) im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: team red Deutschland GmbH.
- TU Dresden. (2023a). *Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Mobilitätssteckbrief für Greifswald*. Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Mobilitätssystemplanung.
- TU Dresden. (2023b). *Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Städtevergleich*. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2023_Staedtevergleich_v2.pdf?lang=de (zuletzt abgerufen 24.03.2026): Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Professur für Mobilitätssystemplanung.
- UBA. (2022b). *Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung*. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungs-laerm-richtlinie/laermaktionsplanung> (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Umweltbundesamt.
- Universität Greifswald. (2021). *Arbeitskräftemobilität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald Strukturen, Praktiken und Verflechtungen in raumzeitlicher Perspektive*. <https://e-docs.geo-leo.de/server/api/core/bitstreams/0fec2daa-3186-4578-b6a7-69d73dae7058/content>: Universität Greifswald.
- Universität Greifswald. (2026). *Zahlen, Daten, Fakten*. <https://www.uni-greifswald.de/universitaet/information/zahlen-fakten/zahlen-daten-fakten/> (zuletzt abgerufen am 19.02.2026): Universität Greifswald, Referat 2.4 Controlling und Medientechnik.
- WHO. (2018). *Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region*. <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563> (zuletzt abgerufen 23.02.2026): Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa.

Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4				Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Priorität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen			< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
1. Handlungsempfehlungen Betroffenheitsschwerpunkte										
S1	Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz / Weiterentwicklung Netzergänzungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Lärm Aspekte	S1.1	Verlängerung Herrenhufenstraße als Verbindung zwischen Gützkower Landstraße und Loitzer Landstraße		X		V	IV	→	Maßnahme des ISEK 2030 Plus
		S1.2	Ostumfahrung zwischen Wolgaster Straße - Ladebower Chaussee		X		V	III	→	Maßnahme des ISEK 2030 Plus
		S1.3	Ortsumfahrung für die Ortslage Kemnitz		X		V	III	→	Planung des Landes MV
S2	Straßenraumgestaltungskonzeption für den Gesamtstraßenzug Anklamer Straße / Anklamer Landstraße zwischen Groß Schönwalde und Europakreuzung			X		III	III	↗		
S3	Integrierte Straßenraumgestaltung	S3.1	Bahnhofstraße		X		V	III	→	vertiefende Detailplanungen erforderlich
		S3.2	Hansering (östlicher Teilabschnitt)		X		V	II	↘	
		S3.3	Lomonossowallee		X		V	II	↘	
S4	Regelmäßige Prüfung der Funktionalität und Weiterentwicklung bestehender Signalisierungs- und Koordinierungssysteme				X	-	III	↗		
S5	Prüfung einer geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung	S5.1	Anklamer Landstraße (Orteil Groß Schönwalde)		X		III	IV	↑	vertiefende Detailplanungen erforderlich
		S5.2	Wolgaster Landstraße (Ortsteil Eldena)		X		III	IV	↑	
		S5.3	Stralsunder Straße		X		III	IV	↑	
S6	Anschaffung von vier weiteren Motivanzeigetafeln und Betrieb dieser auch in Lärmschwerpunktbereichen			X			II	IV	↑	
S7	Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt in Betroffenheitsschwerpunkten				X	-		IV	↑	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 3

Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4		Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Priorität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
S8	Prüfung der Möglichkeiten einer gezielten Grünflächengestaltung bzw. Bepflanzung zur stärkeren Trennung zwischen Bebauung und Kfz-Fahrbahn in Bereichen mit breiten Grünflächen im Straßenraum (z. B. Teilabschnitte der Wolgaster Straße, Anklamer Straße, Koitenhäger Landstraße)	X	X		III	III	↗	in Abstimmung zwischen der Stadt und den Wohnungsgenossenschaften
2. Integrierte Lärminderungsstrategie								
I1	Bündelung des Verkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz			X	-	III	↗	Umsetzung und ggf. Vertiefung bestehender Zielstellungen, Planungen und Konzepte
I2	Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung			X	-	IV	↑	
I3	Städtebauliche Dimensionierung und integrierte komplexe Straßenraumgestaltung gemäß RAS 06			X	-	III	↗	
I4	Umbau von Knotenpunkten zum Kreisverkehr			X	-	III	↗	
I5	Neupflanzen / Verdichten von Alleebäumen bzw. der Straßenraumbegrünung			X	-	II	→	
I6	Sanierung / grundhafter Neubau von Fahrbahnoberflächen			X	-	IV	↑	
I7	Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz			X	-	II	→	
I8	Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege bzw. der Förderung des Umweltverbundes			X	-	III	↗	
I9	Verbesserung der Angebote und Rahmenbedingungen für den Radverkehr			X	-	III	↗	
I10	Fortschreibung des städtischen Radverkehrskonzeptes	X			III	III	↗	
I11	Weiterentwicklung der innerstädtischen Ost-West-Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee		X		V	III	→	
I12	Förderung des Fußverkehrs			X	-	III	↗	
I13	Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV			X	-	III	↗	
I14	Schaffung / Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen	X	X		IV	III	→	

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 3

Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4		Zeitraum			Kostenkategorie	Wirkungsklasse	Priorität	Abhängigkeiten
Maßnahmenblock	Einzelmaßnahmen	< 5 Jahre	mittel & lang	kontinuierlich				
I15	Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement			X	-	II	→	Umsetzung und ggf. Vertiefung bestehender Zielstellungen, Planungen und Konzepte
I16	Initiative und Werbung für eine Ausweitung der Kampagne STADTRADLN bei wichtigen interkommunalen Gremien	X			I	III	↑	
I17	Unterstützung von Carsharing (Auto teilen) sowie Fahrgemeinschaften			X	-	III	↗	
I18	Prozessorganisation und Monitoring			X	-	II	→	
I19	Förderung der Elektromobilität			X	-	II	→	
3. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete								
R1	Verankerung einer verbindlichen Prüfung und Abwägung zum Thema ruhige Gebiete im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung			X	-	II	→	
R2	vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten bei der Entwicklung neuer Stadtgebiete und Bebauungsstrukturen (Erschließung möglichst von außen sowie konsequente Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, ggf. autoarmes oder autofreies Quartier)			X	-	II	→	

Legende:

Kostenkategorien:

KK I	< 10.000 €
KK II	10.000 – 50.000 €
KK III	50.000 – 250.000 €
KK IV	250.000 – 1 Mio. €
KK V	> 1 Mio. €
-	nicht nennbar

Lärminderungswirkung / Wirkungsklasse:

I	geringe gesamtstädtische Wirkung
II	geringe lokale Wirkung oder mittlere gesamtstädtische Wirkung
III	mittlere lokale Wirkung oder hohe gesamtstädtische Wirkung
IV	hohe lokale Wirkung

Priorität (Verknüpfung von Kostenkategorie und Wirkungsklasse):

- ↘ geringe Priorität
- mittlere Priorität
- ↗ hohe Priorität
- ↑ sehr hohe Priorität (Sofortmaßnahme)

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 3

Anlage 2

Vertiefende Erläuterungen zur Integrierten Lärminderungsstrategie

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	2
I1 Bündelung des Verkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz	3
I2 Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung	3
I3 Integrierte Straßenraumgestaltung	4
I4 Umbau von Knotenpunkten zum Kreisverkehr	5
I5 Straßenraumbegrünung	5
I6 Fahrbahnoberflächensanierung	6
I7 Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz	7
I8 Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege	8
I9 Verbesserung Rahmenbedingungen für den Radverkehr	8
I10 Fortschreibung Radverkehrskonzept	9
I11 Weiterentwicklung Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee	9
I12 Förderung des Fußverkehrs	10
I13 Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV	11
I14 Schaffung / Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen	11
I15 Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement	13
I16 Initiative zur Ausweitung der Kampagne STADTRADELN	13
I17 Unterstützung von Carsharing (Auto teilen)	14
I18 Prozessorganisation und Monitoring	14
I19 Förderung der Elektromobilität	15

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	IDEALTYPISCHER STRAßENQUERSCHNITT IM SINNE DER LÄRMMINDERUNG.....	4
ABB. 2	BEISPIEL RANKHILFEN ALS ALTERNATIVE FÜR BAUMPFLANZUNGEN.....	6
ABB. 3	STRAßENRAUMGESTALTUNGSBEISPIEL VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH („SPIELSTRASSE“)	8

11 Bündelung des Verkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz

Gesamtstädtisch sollte der Kfz-Verkehr grundsätzlich zur Vermeidung negativer Auswirkungen in der Fläche im klassifizierten bzw. Hauptstraßennetzes gebündelt werden. Etwas höhere Verkehrsaufkommen verursachen im Hauptstraßennetz lediglich eine minimale / kaum spürbare Erhöhung der Lärmbelastungen (keine neuen Betroffenen), während im Nebenstraßennetz dadurch eine Vielzahl von Anwohnern entlastet wird. Parallel sind die Lärmbelastungen im Hauptstraßennetz durch gezielte Maßnahmen zu reduzieren.

Die Bündelungsstrategie sollte entsprechend eine wesentliche Grundlage der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung sowie beim Um- und Ausbau von Straßen bilden.

Mit der Ortsumfahrung im Zuge der B 105 / B 109 steht eine leistungsfähige Alternativtrasse für den regionalen und überregionalen Verkehr zur Verfügung. Deren Nutzung gilt es weiter zu stärken. Höhere Durchfahrtswiderstände innerhalb des Stadtgebietes sollten in diesem Zusammenhang positiv gesehen bzw. unterstützend eingesetzt werden. Parallel existieren auch innerhalb des Stadtgebietes verschiedene Verbindungen, welche durch geeignete Maßnahmen von gebietsfremdem Verkehr entlastet werden sollten.

So könnte beispielsweise das Umfahren der Europakreuzung über die Marienstraße durch eine Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Süden unterbunden werden.

12 Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung

Zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens sollten regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen gezielt auch in lärmsensiblen Bereichen erfolgen. Diese tragen parallel auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Darüber hinaus existieren punktuell im Stadtgebiet stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Diese wurden zwar vorrangig aus Verkehrssicherheitsgründen installiert, tragen jedoch auch zur Reduzierung der Lärmbelastungen bei. Eine Ausweitung der stationären Geschwindigkeitsüberwachung bzw. eine Erhöhung des Kontrolldruckes ist daher aus Sicht der Lärminderung positiv einzuschätzen.

Parallel ist der Einsatz von zusätzlicher Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays im Bereich der Lärmschwerpunkte zu empfehlen (siehe Maßnahme S6).

Weiterer Kontrollbedarf besteht hinsichtlich der Vermeidung von Belästigungen durch den Motorradverkehr sowie getunte Fahrzeuge. Ursächlich für Ruhestörungen durch störende Lärmspitzen, vor allem während wichtiger Erholungs- und Ruhezeiten am Wochenende, sind in der Regel Verkehrsverstöße einiger Fahrer (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Manipulation von Auspuffanlagen, Nichtbeachtung von §1 StVO, etc.).

13 Integrierte Straßenraumgestaltung

In innerstädtischen Bereichen sind die zur Verfügung stehenden Flächen in der Regel stark begrenzt. Parallel bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV, 2006)

Entsprechend sollten die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr bei der Straßenraumgestaltung auf das tatsächlich notwendige Maß reduziert werden. Parallel bedarf es einer Abwägung mit den Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie von Fuß- und Radverkehr bzw. ÖPNV. Bei Flächenkonkurrenzen sind Kompromisslösungen zu entwickeln, welche allen Nutzungsanforderungen gerecht werden und nicht einseitig zu Gunsten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Ein idealtypischer Straßenquerschnitt aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist in Abb. 1 dargestellt.



Abb. 1 idealtypischer Straßenquerschnitt im Sinne der Lärmreduzierung

Ab einem Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kfz/24h sind in der Regel durchgängige Radverkehrsanlagen notwendig. Zudem sollte im Rahmen der Umgestaltung eine hohe Dichte attraktiver, sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Häufig bedarf es einer Neuordnung der Flächen für den ruhenden

Verkehr. Diese sollten möglichst baulich von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Parallel sollte möglichst auch eine durchgehende Straßenraumbegrünung erfolgen (siehe auch Maßnahme I5).

Hierbei ist prozessbegleitend im Sinne eines Monitorings eine regelmäßige Rückkopplung hinsichtlich der Berücksichtigung der Anforderungen der Lärm- und Klimaschutzplanung sowie bezüglich der städtebaulichen Bemessung zu empfehlen.

Durch die integrierte Straßenraumgestaltung ergeben sich auf zwei Ebenen Lärm- und Klimaschutzeffekte. Einerseits wirken sich die Maßnahmen positiv hinsichtlich eines verstetigten Verkehrsflusses bei einem stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau aus. Zum anderen ergeben sich Sekundäreffekte hinsichtlich einer Förderung des Umweltverbundes.

I4 Umbau von Knotenpunkten zum Kreisverkehr

Im Rahmen des Umbaus und der Sanierung von Knotenpunkten im Stadtgebiet sollte generell auf eine eindeutige und gut erkennbare Verkehrsführung und Vorfahrtregelung geachtet werden. Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit. Die Nutzungsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen. Für den Fußverkehr bedarf es sicherer Quermöglichkeiten. Der Radverkehr sollte im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Hauptzielstellung der Lärm- und Klimaschutzplanung bilden eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowie die Sicherung eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus.

Generell sollte regelmäßig bzw. im Rahmen von Umbaumaßnahmen gesamtstädtisch geprüft werden, ob die existierenden Lichtsignalanlagen zukünftig verkehrlich oder aus Gründen der Verkehrssicherheit noch benötigt werden oder ob ggf. effektivere Möglichkeiten zur Regelung der Verkehrsströme existieren. Mit einem Rückbau der LSA oder einem Umbau zum Kreisverkehr bzw. Minikreisverkehr werden neben den Effekten für die Lärm- und Klimaschutzplanung (Reduzierung von Brems- und Anfahrvorgängen) auch Unterhalts- und Betriebskosten gespart und speziell beim Einsatz von Kreisverkehren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen.

I5 Straßenraumbegrünung

Eine durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Alleebepflanzung kann maßgeblich zu einem ortsverträglichen und verstetigten Verkehrsfluss beitragen. Durch die optische Gliederung des Straßenraumes wird insgesamt langsamer gefahren. Zusätzlich ergibt sich durch die räumliche und optische Trennung der Kfz-Fahrbahn von den Seitenbereichen psychologisch eine reduzierte Wahrnehmung des Kfz-Verkehrs.

Deshalb sollten die Erhaltung, Neupflanzung bzw. Verdichtung von Straßenbegleitgrün - möglichst als alleearartige Bepflanzung - einen integralen Bestandteil der

Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung bilden. Generelle Voraussetzung für die Umsetzung der Begrünungsmaßnahmen ist eine Überprüfung des Leitungsbestandes.



Abb. 2 Beispiel Rankhilfen als Alternative für Baumpflanzungen

Sofern im Bestand oder auch zukünftig Baumpflanzungen nicht möglich sind, sollten Alternativen geprüft werden. Eine mögliche Gestaltungsoption bilden baumartige, ebenfalls raumbildende Rankhilfen (siehe Abb. 2). Eine entsprechende Prüfung ist für den Hansering zwischen Fr.-Loeffler-Straße und Platz der Freiheit, Teilabschnitte der Wolgaster Straße sowie die Lomonossowallee zu empfehlen.

Generell müssen bei der Umsetzung der Straßenraumbegrünungsmaßnahmen an den Kreuzungen und Einmündungen sowie an Querungsstellen die notwendigen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden.

16 Fahrbahnoberflächensanierung

Die Gewährleistung schadensarmer und ebener Fahrbahnoberflächen bildet eine Grundvoraussetzung zur Lärmvermeidung. Dies gilt prinzipiell für das Gesamtstraßennetz. Die höchsten Zusatzbelastungen durch Oberflächenschäden ergeben sich jedoch zumeist im Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz. Hier sollten lärmrelevanten Oberflächenschäden möglichst zeitnah durch eine Fahrbahnoberflächensanierung oder integrierte Straßenraumgestaltung bzw. Neuaufteilung des Straßenraumes (siehe Maßnahme 13) behoben werden.

Der Einsatz von Pflaster im Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz ist aus akustischer Sicht generell kritisch einzuschätzen. Jedoch ist eine entsprechende Fahrbahnoberflächenbefestigung aus städtebaulichen, gestalterischen bzw. denkmalpflegerischen Gründen im Einzelfall notwendig. In solchen Fällen ist besonders Augenmerk auf die Ebenflächigkeit der Fahrbahnoberfläche zu legen (lärmarmes Pflaster: geschnittene Oberfläche, ggf. diagonal verlegt). Damit wird sowohl den Aspekten des Lärmschutzes als auch den Nutzungsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs Rechnung getragen.

Auch im Nebenstraßennetz sollte der Einsatz von Pflaster mit den Anforderungen des Lärmschutzes abgewogen werden. Insgesamt ist hier ebenfalls eine kontinuierliche Verbesserung der Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung einer verkehrsberuhigten Gestaltung (siehe Maßnahme 17) notwendig. Dies gilt insbesondere für

Straßen, welche besondere Funktionen aufweisen. So ergibt sich beispielsweise in der Johann-Sebastian-Bach-Straße durch die Stadtbusnutzung (Zufahrt zur Haltestelle „Markt“) ein erhöhter Handlungsbedarf.

Bei der konkreten Gestaltung von Einbauten wie z. B. Aufpflasterungen, Plateaus, Fahrbahnschwellen und Gehwegüberfahrten ist ebenfalls auf möglichst lärmarme Oberflächenbeläge zu achten. Der Einsatz von Natursteingroßpflaster ist in solchen Schwerpunktbereichen aus Lärmgesichtspunkten nicht zielführend bzw. zu empfehlen. Zudem ist bei der Rampengestaltung die Funktion der jeweiligen Straße bzw. Kreuzung zu berücksichtigen. In Bereichen, welche auch durch den ÖPNV mitgenutzt werden, sind flachere Rampen und / oder der Einsatz sog. Berliner Kissen sinnvoll.

Neben den Kfz-Fahrbahnflächen sollten bei der Oberflächensanierung auch die Seitenbereiche bzw. die Flächen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden.

17 Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz

Abseits der Hauptverkehrs- und wichtiger Haupteerschließungsstraßen sollte eine flächendeckende Verkehrsberuhigung die Regellösung im Neben- und Anliegerstraßennetz bilden.

Parallel sollte sich die Straßenraumgestaltung im Nebennetz an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Damit können die Wohnqualität erhöht, Lärm reduziert und die Straßenräume als Orte für Aufenthalt und Kommunikation gestärkt werden. Allerdings handelt es sich hierbei um einen langwierigen Prozess, welchen es im Rahmen zukünftiger Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen kontinuierlich umzusetzen gilt.

Hauptzielstellung bildet dabei die Verbesserung der Akzeptanz des angestrebten Niedriggeschwindigkeitsniveaus. Nachfolgende Gestaltungselemente könnten u. a. hierzu beitragen:

- » Fahrbahnanhebungen im Knotenpunktbereich
- » Einengungen / Gehwegvorstreckungen
- » Straßenraumbegrünung / Baumtore
- » Fahrgassenversatz / versetztes Parken
- » Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- » Materialdifferenzierung
- » weiche Trennung der Flächen für den Fußverkehr (ohne Hochbord) / ggf. Gestaltung als Mischverkehrsfläche
- » horizontale Verkehrszeichen (Wiederholung als Markierung auf der Fahrbahn)

Darüber hinaus ist eine Umgestaltung der Zufahrten in das Nebennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen.

Weiterhin sollte auf Grundlage der in den kommenden Jahren geplanten Straßensanierungsmaßnahmen sowie Entwicklung von Wohngebieten geprüft werden, in wie weit die Möglichkeiten für ein Pilotprojekt zur Gestaltung einer Anliegerstraße im Sinne einer „echten Spielstraße“ bestehen. Hierbei sind bei der Straßenraumgestaltung die Belange des Fußverkehrs, der Aufenthaltsfunktionen und insbesondere der Aktivitäten der Kinder noch stärker einzubeziehen.



Abb. 3 Straßenraumgestaltungsbeispiel Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)

In Abb. 3 ist ein Beispiel dargestellt, bei welchem die klassische Straßenraumaufteilung aufgebrochen wurde, die verkehrsfremden Nutzungen im Vordergrund stehen und damit das Niedriggeschwindigkeitsniveau gezielt unterstützt wird.

18 Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege

Durch die Siedlungsstrukturen wird das Verkehrsverhalten wesentlich beeinflusst. Je kürzer die Wege zwischen den Quellen und Zielen sind, umso höher sind die Nutzungsanteile des Umweltverbundes.

Dies sollte bei Erweiterungs- und Bauvorhaben sowie der generellen Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein, kurze Wege zu schaffen. Eine Verdichtung von Wohn- und Gewerbestandorten ist daher insbesondere dort vorteilhaft, wo viele Quellen und Ziele bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können bzw. wo bereits eine günstige ÖPNV-Erschließung besteht.

Die bereits erfolgten und aktuell geplanten Verdichtungsmaßnahmen im Stadtzentrum sind daher aus Sicht der Lärminderung positiv einzuschätzen.

Bei der Ausweisung und Anbindung neuer Wohn-, Einzelhandels-, Industrie- und Gewerbestandorte gilt es, potenzielle Lärmkonflikte für bestehende Wohnstandorte zu berücksichtigen und möglichst von vornherein zu vermeiden. Dies betrifft vor allem auch die neu entstehenden Erschließungsverkehre.

19 Verbesserung Rahmenbedingungen für den Radverkehr

Beim Radverkehr ist im Sinne einer Angebotsplanung eine kleinteilige Vernetzung und Optimierung der bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen zu einem

zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsnetz notwendig. Hierfür bedarf es einer konsequenten und flächendeckenden Förderung des Radverkehrs sowie einer Umsetzung des Radverkehrsplanes (Stadt Greifswald, 2010). Dieser sollte aktualisiert und fortgeschrieben werden (siehe Maßnahme I10).

Höchste Priorität haben dabei die Schließung von Netzlücken im Zuge der Hauptstraßen, die Gewährleistung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung im Bereich der Knotenpunkte sowie die Weiterentwicklung der innerstädtische Ost-West-Radverkehrsachse (siehe Maßnahme I11). Darüber hinaus besteht beim Stadt-Umland-Verkehr im Verlauf der L 35 Richtung Dargelin weiterer Handlungsbedarf.

Perspektivisch ist zudem die Umsetzung weiterer Maßnahmen in den Bereichen Dienstleistung, Service und Werbung sowie Öffentlichkeitsarbeit zu empfehlen. Auch eine weitere kleinteilige Verdichtung der Fahrradabstellmöglichkeiten in Kooperation mit Handel und ÖPNV ist sinnvoll.

I10 Fortschreibung Radverkehrskonzept

Das aktuelle Radverkehrskonzept der Universitäts- und Hansestadt (Stadt Greifswald, 2010) ist mittlerweile bereits deutlich über 10 Jahre alt.

Für den Stadt-Umland-Verkehr wurden im Rahmen des Modelprojektes „Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzt“ (team red, 2015) weitere vertiefende Betrachtungen durchgeführt. Zudem haben sich in den vergangenen Jahren u. a. die siedlungsstrukturellen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (StVO, VwV StVO) weiterentwickelt. Parallel sind im Hinblick auf die Fahrradflotte deutliche Veränderungen durch die wachsende Nutzung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenfahrrädern zu verzeichnen.

Angesichts der zentralen Bedeutung des Radfahrens für die Mobilität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist entsprechend eine Fortschreibung des städtischen Radverkehrskonzeptes notwendig bzw. zu empfehlen.

I11 Weiterentwicklung Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee

Im städtischen Binnenverkehr sind für den Radverkehr bereits heute die höchsten Nutzungsanteile zu verzeichnen (siehe Kapitel 2.1.4 im Hauptbericht). Dennoch bestehen auch in Greifswald weitere Entwicklungspotenziale. Diese sowie auch das Verkehrssicherheitsniveau werden durch die infrastrukturellen Gegebenheiten maßgeblich mit beeinflusst.

Die wichtigste innerstädtische Radverkehrsverbindung bildet die R.-Petershagen-Allee / Pappelallee. Sie verbindet die Altstadt mit den Siedlungsschwerpunkten im Osten der Stadt. Im Bestand wurden hier bereits vielfältige Maßnahmen für die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen z. B. die Ausweisung von Fahrradstraßen im Zuge der R.-Blum-Straße und Mühlenstraße / Domstraße umgesetzt.

Weiterer Optimierungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich einer adäquaten Berücksichtigung des Radverkehrs im Bereich der Knotenpunkte, zur Reduzierung der Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr sowie zur Erweiterung der Erschließungswirkung der Fahrradachse. Folgende konkrete Maßnahmen sind hierbei zu empfehlen:

1. Verkehrliche Optimierung der Europakreuzung
2. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten W.-Rathenau-Straße / R.-Petershagen-Allee
3. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Karl-Liebknecht-Ring / R.-Petershagen-Allee
4. attraktive Anbindung der nördlichen Altstadt über die F.-Loeffler-Straße
5. attraktive Anbindung des Elisenparks (ca. 200 m Oberflächensanierung)

Abgeleitet aus der bereits bestehenden Radverkehrsnutzung sowie den zukünftigen Entwicklungsnotwendigkeiten im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität (Lärminderung, Klimaschutz, etc.) sollte im Verlauf der Hauptradverkehrsachse zumindest eine Gleichberechtigung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr angestrebt werden.

Für die Knotenpunkte mit dem städtischen Hauptverkehrs- und Sammelstraßennetz existieren teilweise bereits Planungsideen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Diese gilt es zeitnah weiter zu präzisieren. Vertiefende Untersuchungen werden hierzu aktuell im Auftrag des Stadtbauamtes durchgeführt.

Durch die Aufzweigungen in Richtung nördliche Altstadt sowie Elisenpark sind weitere Bündelungseffekte im Zuge der Fahrradachse möglich. In der Friedrich-Loeffler-Straße sind aufgrund der angrenzenden Nutzungen (Universitäts- und Klinikgebäude, hohe Anwohnerdichte) bereits heute hohe Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Diesen Nutzungsanforderungen ist im Rahmen der zukünftigen Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung Rechnung zu tragen.

112 Förderung des Fußverkehrs

Beim Fußverkehr ist gesamtstädtisch, wie beim Radverkehr, ein kontinuierliches Handeln im Sinne der Verbesserung der Querungsbedingungen und Gehwegoberflächenbeschaffenheit, zur Reduzierung von Trennwirkungen sowie zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit erforderlich.

Parallel besteht auch auf der konzeptionellen Ebene weiterer Handlungsbedarf. Als Grundlage für eine konsequente Förderung des zu Fußgehens als innerstädtische Basismobilität ist die Entwicklung einer gesamtstädtischen Fußverkehrsstrategie zu empfehlen. Aus dem Netzzusammenhang heraus sind die zentralen Fußverkehrsachsen zu definieren, welche vordringlich zu entwickeln und qualitativ hochwertig zu gestalten sind. Darüber hinaus sollten auf der Quartiersebene kleinteilige Maßnahmenkonzepte zur Reduzierung von Barrieren und Konfliktstellen entwickelt werden.

Hierbei ist zu beachten, dass dem Fußverkehr und insbesondere der Barrierefreiheit mit der fortschreitenden demographischen Entwicklung eine größere Bedeutung zukommen wird. Im Rahmen der Gestaltung der Verkehrsanlagen sind die Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs entsprechend als wesentliche Planungsprämisse zu berücksichtigen. Diese betrifft neben dem Hauptverkehrs- und Sammelstraßen vor allem auch die Gestaltung des Nebenstraßennetzes.

113 Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV

Der Erhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden ÖPNV- und SPNV-Angebote im Sinne einer flächendeckenden und hochwertigen Erschließung bzw. Verknüpfung in der Region bilden einen zentralen Baustein der Daseinsvorsorge sowie der integrierten Lärminderungsstrategie.

Von zentraler Bedeutung sind dabei die geplanten Verbesserungen im Stadtverkehr, die Ausweitung des Stadt-Umland-Verkehrs (Plus-Bus-Angebot) sowie die Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebslandschaft.

Weitere wichtige Herausforderungen bilden die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu den Haltestellen (Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, etc.) sowie die dauerhafte Sicherung der Finanzierung. Eine substantielle Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nur möglich, wenn von Seiten des Bundes sowie des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine zusätzliche Unterstützung bzw. generell eine Prioritätensetzung zu Gunsten einer weitergehenden Förderung des Öffentlichen Verkehrs erfolgt.

Darüber hinaus kann durch die Erneuerung der Fahrzeugflotte ein wichtiger Beitrag zur Lärminderung geleistet werden. Dies betrifft einerseits geringere Emissionen durch die Fahrzeuge. Andererseits sind auch durch die Erhöhung des Komforts sowie der Barrierefreiheit weitere Sekundäreffekte zu Gunsten des Umweltverbundes zu erwarten. Vor allem im Stadtverkehr ist hier durch Maßnahmen in der Vergangenheit allerdings bereits ein sehr hoher Qualitätsstandard erreicht worden.

114 Schaffung / Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen

Zur weiteren Förderung des Umweltverbundes ist eine optimale Vernetzung der innerstädtischen Mobilitätsangebote von zentraler Bedeutung. Basis hierfür sind einerseits moderne Kommunikationstechnologien. Andererseits sind infrastrukturell die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Ziel muss es dabei sein, die Verknüpfungspunkte attraktiv und möglichst barrierefrei zu gestalten, eine gute Erkennbarkeit der Mobilitätsangebote sicherzustellen und direkte Umstiegsmöglichkeiten zu gewährleisten.

Mit der Neugestaltung von Bahnhofsvorplatz und dem Busterminal sowie der Fahrradstation am Hauptbahnhof ist bereits ein hochwertiger Verknüpfungspunkt entstanden. Auch am Haltepunkt „Greifswald Süd“ ist ebenfalls bereits eine Aufwertung der Übergangsmöglichkeiten zwischen Bahn- und Busverkehr erfolgt.

Weiterer Ausbau des Haltepunktes „Greifswald Süd“ als intermodale Verknüpfungsstelle

Weitere Entwicklungspotenziale bestehen jedoch am Haltepunkt „Greifswald Süd“ hinsichtlich der Abstellmöglichkeiten im Radverkehr. Der Bahnhaltepunkt bildet eine wichtige SPNV-Schnittstelle für die Wohngebiete Schönwalde I und II im Osten sowie die Gewerbestandorte im Süden der Stadt. Entsprechend sind zusätzliche überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einzurichten. Parallel ist eine Verknüpfung mit Leihfahrrad- und Carsharing-Angeboten zu empfehlen.

Einrichtung von Mobilitätsstationen an zentralen Punkten im Stadtgebiet

Mobilitätsstationen bzw. Mobilpunkte können an zentralen Orten zu verknüpfen verschiedener Verkehrsangebote (ÖPNV, Fahrrad, Leihfahrrad, Carsharing, ggf. Taxi) miteinander fungieren. Gleichzeitig dienen die Mobilitätsstationen / Mobilpunkte als zentrale Informationsstellen zum Thema Mobilität. Hier ist auch eine Verknüpfung mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge denkbar.

Im Rahmen des im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern durchgeführten Modelprojektes „Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzt“ (team red, 2015) wurden für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mögliche Standorte für Mobilitätsstationen / Mobilpunkte herausgearbeitet. Hierbei wurde in zwei Prioritätsstufen unterschieden.

Aus Sicht der Lärminderung sollten speziell für die Mobilitätsstationen / Mobilpunkte der Priorität 1 (Hauptbahnhof, Martin-Andersen-Nexö-Platz, Bahnhof Süd, Sporthalle Arndtstraße, Markt, Eldena Mühle / Kreuzung Wolgaster Straße / An der Mühle, Anklamer Straße / Wohnheime, Ostseeviertel (Umgebung Poeler Weg), Fleischmannstraße / Mensa) zeitnah vertiefende Planungen zur konkreten Umsetzung vorgenommen werden.

Damit sind wichtige Impulse für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes möglich.

Aufwertung der Verknüpfung von MIV und ÖPNV am Stadtrand

Mit dem P+R-Parkplatz in Eldena wurde eine erste effektive Verknüpfungsmöglichkeit zwischen MIV und ÖPNV am Stadtrand geschaffen. Um die dadurch entstandenen Potenziale optimal nutzen zu können, sollte das Angebot eines kombinierten Park- und ÖPNV-Tickets hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Umsetzung diskutiert werden.

Sofern sich im Bereich Eldena die Nutzung des Angebotes durch den Pendlerverkehr bewährt, kann eine Ausweitung des P+R-Angebotes auf andere Standorte am Stadtrand geprüft werden.

115 Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes sollten durch die Mobilitätsberatung gezielt Mobilitätsentscheidungen beeinflusst und weitere Unterstützer aktiviert werden. Wesentliche Handlungsfelder bilden hierbei die Mobilitätsbildung, das betriebliche Mobilitätsmanagement sowie Informationen und Aktionen rund um die Themen Umwelt und Verkehr.

Innerhalb der Stadtverwaltung sollten Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (Radabstellanlagen, Gelegenheiten zum Duschen bzw. Kleidungswechsel, Bereitstellung von Dienstfahrrädern bzw. Regenbekleidung, Sonderzahlungen, etc.) weiter intensiviert werden. In diesem Zusammenhang ist die Schaffung eines Job-Ticket-Angebotes durch die Stadtwerke aus Sicht der Lärmaktionsplanung zu unterstützen.

In der Folge können die Maßnahmen in der Stadtverwaltung als Beispiel zur Sensibilisierung wichtiger Unternehmen / Institutionen für das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadt Greifswald genutzt werden.

116 Initiative zur Ausweitung der Kampagne STADTRADELN

In vielen deutschen Städten und Gemeinden erfreut sich die Kampagne STADTRADELN des Netzwerkes Klima-Bündnis zunehmender Beliebtheit. Neben der Aktivierung der Bevölkerung für das Radfahren werden mittlerweile wichtige Daten zur Radnutzung generiert. Allerdings sind die Effekte lediglich auf den Kampagnenzeitraum und den Radverkehr beschränkt.

Aufbauend auf dem Ansatz des STADTRADELNs wäre eine Weiterentwicklung und funktionale Ergänzung zu einem ganzjährigen und dauerhaften Instrument zur Fuß- und Radverkehrsförderung zielführend. Über zusätzliche Ergänzungen ist hierbei die Schaffung weiterer Anreize, wie auch die Implementierung von Gaming-Komponenten denkbar und sinnvoll.

Die Entwicklung einer entsprechenden App durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist weder leistbar noch zielführend. Hierbei handelt es sich um eine landesweite Aufgabe, welche durch die hierfür zuständigen Institutionen auf Bundesebene organisiert und anschließend den Kommunen zur Verfügung gestellt werden sollte.

Auf der kommunalen Ebene sollte durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Initiative ergriffen werden eine entsprechende Ausweitung vorzuschlagen und bei wichtigen interkommunalen Gremien (Deutscher Städtetag, AGFK-MV, Nationale Klimaschutzinitiative, etc.) sowie den für die Mobilität zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene für diese zu werben.

117 Unterstützung von Carsharing (Auto teilen)

Ein weiteres Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung zu Gunsten des Umweltverbundes bietet das Carsharing¹. Es gewährleistet eine Pkw-Verfügbarkeit im Bedarfsfall und sorgt gleichzeitig dafür, dass der Besitz eines privaten Pkw bzw. auch eines Zweitwagens nicht zwingend erforderlich ist.

Aktuell (Stand Februar 2026) existiert in Greifswald ein Carsharing-Angebot an vier Stationen mit sechs Fahrzeugen. In den vergangenen Jahren ist das Angebot stagniert. Generell bestehen für das Carsharing in der Universitäts- und Hansestadt weitere Entwicklungspotenziale mit positiven Effekten auf die Lärmsituation (Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten). Im Hinblick auf attraktive Standorte im öffentlichen Straßenraum wurden durch die Stadtverwaltung bereits Flächen identifiziert und für eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung vorbereitet (Stadt Greifswald, 2024).

Um die weitere Entwicklung des Carsharing-Angebotes in der Stadt Greifswald zu unterstützen, sind folgende weitere Maßnahmen zu empfehlen:

1. Überprüfung der Nutzungsmöglichkeiten der Carsharing-Angebote durch die Stadtverwaltung sowie durch weitere öffentliche Institutionen (Universität, Klinik etc.)
2. Anstoßen von Initiativen zur gewerblichen Nutzung des Carsharing-Angebotes z. B. im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahme I14)
3. intensive Bewerbung der Angebote durch die Stadtwerke
4. umfangreiche Darstellung der allgemeinen Vorteile von Carsharing durch die Stadtverwaltung

Generell ist das Carsharing als ein zusätzliches Element des Umweltverbundes zu betrachten.

118 Prozessorganisation und Monitoring

Im Rahmen der Detailplanungen sollte eine Rückkopplung hinsichtlich der Berücksichtigung der Anforderungen der Lärm- und Klimaschutzplanung sowie bezüglich der städtebaulichen Bemessung erfolgen. Hierfür ist die Einführung eines prozessbegleitenden Monitorings zu empfehlen.

Darüber hinaus ist eine regelmäßige Erhebung von Indikatoren zur Entwicklung der Verkehrsaufkommen sowie der Verkehrsmittelwahl zielführend. Die Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten sollten entsprechend in regelmäßigen Abständen fortgeführt werden.

¹ Unter Carsharing versteht man die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen durch mehrere Nutzer. Weitere Informationen unter www.carsharing.de

Parallel ist an geeigneten Stellen im Hauptstraßennetz eine regelmäßige Erfassung der Kfz-Verkehrsaufkommen zu empfehlen. Entsprechende Informationen können ggf. über die Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays (siehe Maßnahme M8) gewonnen werden.

119 Förderung der Elektromobilität

Die Elektromobilität sorgt durch eine Reduzierung der Anfahr- und Motorengeräusche für eine Reduzierung des Lärms, bietet jedoch keine umfassende Lösung für die innerstädtischen Lärm- und Verkehrsprobleme. Ab ca. 30 km/h sind zunehmende Roll- und aerodynamische Geräusche dominierend.

Eine Förderung sollte aus Sicht der Lärminderung möglichst dort erfolgen, wo notwendige Kfz-Verkehre durch die alternativen Antriebe stadtverträglicher gestaltet werden können. Dies betrifft insbesondere die Themenfelder ÖPNV, Carsharing, Taxi und Lieferverkehr. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bietet die Förderung der Elektromobilität im Radverkehr. Dadurch kann einerseits der Einsatzbereich des Fahrrades vergrößert werden. Zudem werden topografische Barrieren abgebaut. Auf der anderen Seite können durch die Tretunterstützung neue Nutzergruppen erschlossen werden. Die speziellen Nutzungsanforderungen durch Pedelecs und E-Bikes hinsichtlich attraktiver und sicherer Radverkehrsanlagen sind im Rahmen zukünftiger Planungen zu berücksichtigen.

Im Kfz-Bereich bedarf es kontinuierlich einer Ausweitung der Ladeinfrastruktur. Hierbei sind insbesondere auch private Akteure gefordert.