

# Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern

am Beispiel der Kaiserbäder (Usedom)



**MECKLENBURG-VORPOMMERN**

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie  
Mecklenburg-Vorpommern

**LÄRMMINDERUNGSPLAN**  
**KAISERBÄDER**  
**AUF DER INSEL USEDOM**  
**AHLBECK – HERINGSDORF – BANSIN**  
  
Endbericht

AUFTRAGGEBER: **LANDESAMT FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND GEOLOGIE  
MECKLENBURG-VORPOMMERN (LUNG)  
GOLDBERGER STRASSE 12, 18273 GÜSTROW  
TELEFON: 03843 / 777510  
TELEFAX: 03843 / 777106  
laerm@lung.mv-regierung.de**

AUFTRAGNEHMER: **PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE (PGT)  
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER  
TELEFON: 0511 / 38 39 40  
TELEFAX: 0511 / 33 22 82  
PGTHEINE@AOL.COM**

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR  
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN  
DIPL.-ING. S. SCHUSTER**

GRAFIK: **DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN**

TYPOSCRIPT: **DIPL.-SOZWISS. H. RITZER-BRUNS**

**GÜSTROW, HANNOVER im JULI 2004**

<b>INHALTSVERZEICHNIS:</b>	<b>SEITE</b>
<b>1. Ausgangslage .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Vorgehen .....</b>	<b>1</b>
<b>3. Heutige Situation .....</b>	<b>3</b>
3.1 Lärmpegelüberschreitungen des Straßen- und Schienenverkehrs .....	3
3.2 Veränderungen gegenüber dem Schallimmissionsplan .....	3
3.2.1 Straßenverkehr .....	3
3.2.2 Schienenverkehr .....	6
<b>4. Dringlichkeitsbewertung .....</b>	<b>7</b>
<b>5. Ziele der Lärminderungsplanung .....</b>	<b>8</b>
<b>6. Ansätze zur Lärminderung .....</b>	<b>8</b>
6.1 Strategie der Lärminderungsplanung .....	8
6.2 Lärminderung und kommunale Bauleitplanung .....	9
6.3 Lärminderung in der Verkehrsplanung .....	10
6.4 Wirksamkeit verkehrlicher Maßnahmen .....	14
<b>7. Konzeption .....</b>	<b>17</b>
7.1 Einordnung der Lärminderungsplanung in ein Gesamtkonzept .....	17
7.2 Übergeordnet wirksame Maßnahmen .....	17
7.2.1 Maßnahmen im Straßennetz .....	18
7.2.2 Weitere Förderung des ÖPNV .....	18
7.2.3 Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad .....	19
7.2.4 Maßnahmen im Verlauf der B 111 .....	20
7.3 Maßnahmen in den Kurbereichen .....	21
7.4 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Bansin .....	25
7.5 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Heringsdorf .....	26
7.6 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Ahlbeck .....	26
<b>8. Umsetzung .....</b>	<b>27</b>
<b>9. Fazit .....</b>	<b>28</b>

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb. 1: Vorgehen Lärminderungsplanung.....	2
Abb. 2: Handlungsebenen der Lärminderungsplanung .....	11
Abb. 3: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen .....	14
Abb. 4: Geräuschbelastung Lkw und Pkw (nach Steven 1992 und RLS 90) .....	15
Abb. 5: Lärminderungspotenzial infolge der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten bei ungestörtem Fahrverlauf .....	15
Abb. 6: Empfohlene Parkangebote für einzelne Nutzergruppen.....	25

**TABELLENVERZEICHNIS:**

Tab. 1: Verkehrsmengen an den Zählstellen Bansin/Ortseingang, Heringsdorf/Feuerwache und Heringsdorf/Bahnhof im Vergleich .....	4
Tab. 2: Strategien und Wirkungsebenen einzelner Maßnahmen.....	13

**ANLAGENVERZEICHNIS:**

1	Pegelüberschreitung an der Bebauung (Straße und Schiene / Nacht)
2	Straßennetzhierarchie – Bestand
3	Verkehrsmengen (Kfz/24 h)
4	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten – Bestand
5	Verkehrliche Regelungen – Bestand
6	Parkraumsituation – Bestand
7	Lärmempfindliche Nutzungen
8	Problembereiche
9	Dringlichkeit des Handlungsbedarfs
10	Gesamtkonzept (1. Stufe)
11a-c	Konzept Kurbereicherschließung Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck
12	Konzept Kurbereicherschließung (2. Stufe)
13	Begrüßungs- und Informationstafel (Parkraumwegweisung und –bewirtschaftung)
14a-e	Maßnahmen und lärmmindernde Wirkungen im Verlauf der B 111 – Prinzipskizzen

## 1. Ausgangslage

Mit der Präsentation des Schallimmissionsplanes (SIP) durch den TÜV Nord, Rostock, für die Kaiserbäder Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin im Jahr 1999/2000 wurden die Konflikte bezüglich der Schallimmissionen aufgezeigt und erste Ansätze zur Behebung der Lärmkonflikte diskutiert. Im Rahmen der weiterführenden Lärminderungsplanung sollen die Konfliktsituationen vorrangig im Bereich des Verkehrslärms vertiefend untersucht und Vorschläge zur Lärminderung ausgearbeitet werden.

Im Rahmen eines Findungsgesprächs am 9. September 2002 in Ahlbeck wurde eine ortsübergreifende Bearbeitung für die drei Kaiserbäder und die Bundesstraße B 111 vereinbart. Im Ergebnisprotokoll des Gesprächs wurden zahlreiche Bereiche genannt, für die Lösungsansätze entwickelt werden sollen. Die dementsprechend von der Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine, Hannover/Potsdam, im Auftrag des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) durchgeführten Planungen umfassen:

- ortsbezogene Lärminderungspläne für die Kaiserbäder (Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin),
- Gesamtkonzept für die Bundesstraße B 111.

Besonders für die B 111 werden Aussagen vor dem Hintergrund saisonaler Schwankungen des Verkehrs erwartet, die genauer untersucht und dargestellt werden sollen.

## 2. Vorgehen

Auf der Basis einer Auswertung vorliegender Verkehrserhebungen und der Unterlagen zum Vorbereitenden Schallimmissionsplan aus den Jahren 1999/2000 wurden zunächst die Konflikte und Konfliktbereiche lokalisiert und in Bezug auf ihre Ursachen analysiert. Im Anschluss daran wurden für die Konfliktbereiche – aber auch für darüber hinausgehende Problembereiche – schwerpunktmäßig Lösungsvorschläge entwickelt, mit den Kommunen abgestimmt und letztendlich zur politischen Beschlussfassung vorgeschlagen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse zusammen.

# VORGEHEN LÄRMMINDERUNGSPLANUNG KAISERBÄDER

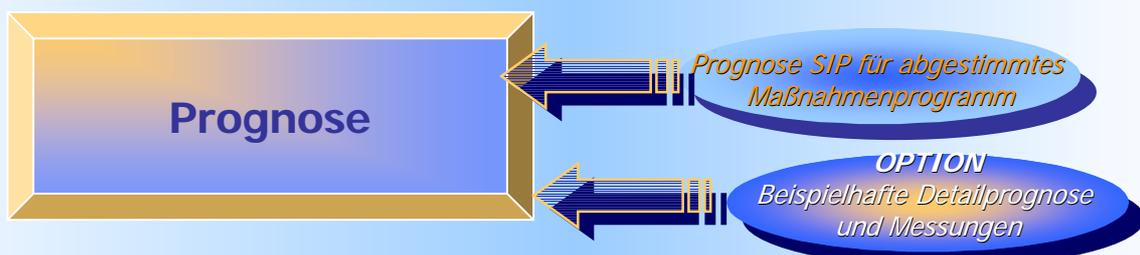
## 1 Vorbereitende LMP



## 2 Lärm minderungsplanung



Erfolgskontrolle



### 3. Heutige Situation

#### 3.1 Lärmpegelüberschreitungen des Straßen- und Schienenverkehrs

Eine Übersicht über die Lärmsituation und die Konfliktbereiche bietet die Anlage 1. In ihr sind die Lärmpegelüberschreitungen an der Bebauung (gem. SIP-Variante 2) – bezogen auf die jeweils gültigen Grenzwerte – sowohl für den Emittenten Straße als auch für den Emittenten Schiene dargestellt. Als Hauptproblembereiche sind zu nennen:

- die B 111 in weiten Teilen der bebauten Lagen, besonders in der Ortsdurchfahrt Ahlbeck und in der Ortsdurchfahrt Heringsdorf,
- große Teile der Kurbereiche, in denen die örtlichen Hauptverkehrsstraßen liegen (verkehrswichtige Straßen mit Sammelfunktion, vergl. Anlage 2),
- im Bereich des Schienenverkehrs einige kurze Abschnitte entlang der Usedomer Bäderbahn (UBB) wie z.B. Bansin in der Nähe des Bahnhofs, in Heringsdorf in der Nähe des Depots sowie in Ahlbeck an der Bahnhofsbrücke.

Die Ursachen des Lärms sind im Wesentlichen die allgemein hohen Verkehrsmengen (vgl. Anlage 3), die in weiten Bereichen insbesondere auch nachts Größenordnungen aufweisen, die für eine verträgliche Wohnnutzung als zu hoch zu bezeichnen sind, sowie die Fahrtfrequenzen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

#### 3.2 Veränderungen gegenüber dem Schallimmissionsplan

Gegenüber den Ergebnissen des Schallimmissionsplanes (SIP), der in zwei Varianten (Variante 1 für das Jahr 2000 und Variante 2 für 2010) berechnet wurde, haben sich einige Veränderungen ergeben, die nachfolgend dargestellt werden.

##### 3.2.1 Straßenverkehr

Zur Beurteilung der derzeitigen **Verkehrsmengen** und der Entwicklung in den letzten Jahren wurden durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) in verschiedenen Zeiträumen während der gesamten Saison an mehreren Stellen im Straßennetz der Kaiserbäder automatische Verkehrszählungen durchgeführt. Da diese in den Sommermonaten durchgeführten Zählungen nur eine Momentaufnahme darstellen – gerade auf Straßen mit erheblichen saisonalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens – wurden u.a. auch die Ergebnisse der ganzjährig eingerichteten

Dauerzählstelle B 111 in Bannemin sowie die Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern zur Beurteilung mit herangezogen.

Der Kfz-Verkehr pro 24 Stunden hat sich – bezogen auf die ganzjährig eingerichtete Dauerzählstelle B 111 in Bannemin – nicht wesentlich verändert, die Verkehrsmengen sind seit dem Jahr 2000 tendenziell leicht rückläufig. Dies wird durch die Entwicklung der Verkehrsmengen von 1995 bis 2000 lt. Verkehrsmengenkarte bestätigt. Auch der Lkw-Anteil hat sich nicht verändert und nimmt mit ca. 4 % bis 7 % durchschnittliche Werte ein.

Im Einzelnen konnte an den automatischen Zählstellen in den Sommermonaten 2003 an Werktagen festgestellt werden:

- Ortseingang Bansin: erhöhte Verkehrsmengen gegenüber der SIP-Variante 1; an Spitzentagen werden auch die Mengen der SIP-Variante 2 leicht überschritten.
- Feuerwehr Heringsdorf: leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen gegenüber SIP-Variante 1. An Spitzentagen wurde auch hier die Verkehrsmengen der SIP-Variante 2 leicht überschritten.
- Bahnhof Heringsdorf: geringe Erhöhung gegenüber SIP-Variante 1.

Ein direkter Vergleich der ganzjährig gemittelten DTV-Werte<sup>1</sup> der Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern mit den in den Sommermonaten ermittelten Verkehrsmengen ist nicht möglich. Es lassen sich jedoch erhebliche saisonale Schwankungen feststellen, wie die Ergebnisse der verschiedenen Verkehrserhebungen in Anlage 3 übersichtsartig zeigen. Die in den Sommermonaten 2003 in den Kaiserbädern erhobenen Verkehrsmengen liegen deutlich über den ganzjährig gemittelten DTV-Werten der Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2000 (was aufgrund von Vergleichswerten an der o.g. Zählstelle nicht auf eine allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen ist):

	Verkehrsmengenkarte M-V 1995	Verkehrsmengenkarte M-V 2000	LUNG 2003 – werktags (2./3.7. + 17.9. + 11.9.)	LUNG 2003 – sonntags (14./21.9.)
	DTV	DTV	Kfz/24 h	Kfz/24 h
Zählstelle Bansin / Ortseingang	10.422	9.659	13.924	9.700
Zählstelle Herings- dorf /Feuerwache:	11.887	10.764	15.338	10.981
Zählstelle Herings- dorf / Bahnhof:	11.887	10.764	14.600	10.000

Tab. 1: Verkehrsmengen an den Zählstellen Bansin/Ortseingang, Heringsdorf/Feuerwache und Heringsdorf/Bahnhof im Vergleich

<sup>1</sup> Durchschnittlicher Tagesverkehr

Bezogen auf die ganzjährig eingerichtete Dauerzählstelle B 111 in Bannemin wurden ebenfalls deutliche saisonale Schwankungen festgestellt:

- 17.825 Kfz/24 h im Juli 2002 und
- 10.077 Kfz/24 h im Dezember 2002.

Festzustellen sind auch deutlich verringerte Verkehrsmengen an den Wochenenden, insbesondere an Sonntagen, um bis zu 30 % gegenüber den werktäglichen Verkehrsmengen.

Im Rahmen der aktuell durchgeführten Verkehrszählungen wurden auch die **Fahrgeschwindigkeiten** erhoben. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden in einigen Abschnitten deutlich überschritten;  $V_{85}^2$  liegt teilweise erheblich über der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Folgende Abschnitte sind dabei insbesondere zu nennen:

- Bansin, Ortseingang:  $V_{85}$  überschreitet die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Tageszeitraum um bis zu 10 bzw. über 20 km/h, während des Nachtzeitraums sogar um 20 bis 40 km/h.
- Heringsdorf, Feuerwehr: Die  $V_{85}$  entspricht tagsüber in etwa der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, weist nachts jedoch deutliche Überschreitungen um bis zu 20 km/h auf.
- Heringsdorf, Bahnhof:  $V_{85}$  überschreitet die zulässige Höchstgeschwindigkeit tagsüber um etwa 10 bis 30 km/h, nachts um 20 bis 50 km/h.

In den Spitzen sind an allen drei Messstellen erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen festzustellen. Im Ortseingangsbereich Bansin wurden Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 135 km/h und in den Abschnitten Höhe Feuerwehr und Bahnhof Heringsdorf Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 125 km/h festgestellt.

Anlage 4 zeigt die derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Der **Straßenzustand** und die **straßenräumliche Situation** im klassifizierten Straßennetz haben sich nicht wesentlich verändert. Signifikante Änderungen ergeben sich allein im Straßennetz der Gemeinde Bansin. Hier wurde durch die Badstraße eine wesentliche Entlastung der Seestraße erreicht (s. Anlage 2).

In Anlage 5 sind die bestehenden verkehrlichen Regelungen dargestellt, Anlage 6 zeigt die heutige Parkraumsituation einschließlich Bewirtschaftung und Wegweisung.

---

<sup>2</sup>  $V_{85}$  ist die Geschwindigkeit, die von 85% der AutofahrerInnen eingehalten wird und gilt in der Verkehrsplanung als Maß für die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Verkehrswegen.

### 3.2.2 Schienenverkehr

Der Schienenverkehr hat durch die vollständige Umstellung der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) auf neue Fahrzeuge sowie die komplette Sanierung des Gleisoberbaus erhebliche Verbesserungen erfahren. Die im Schallimmissionsplan dargestellten generell hohen Pegel werden nicht mehr erreicht. Dessen ungeachtet gibt es insbesondere im Bereich des Betriebshofes Lärmkonflikte. Hier liegen die Ursachen in betriebszeitenbedingten Problemen wg. Bremsversuchen. Die örtlich verlegte Einsatzvorbereitung führt heute dazu, dass Lärm in dieser Phase minimiert wird.

Die UBB hat in den letzten Jahren schwerpunktmäßig die folgenden vier Maßnahmen durchgeführt, um den Lärm zu verringern:

1. Der Oberbau wurde saniert; dazu zählt auch das Schleifen und das Verschweißen der Schienen.
2. Bahnübergänge wurden beseitigt; dadurch konnte unter anderem der Signalton an diesen Bahnübergängen entfallen.
3. Eine neue Werkstatt wurde gebaut, wodurch Arbeiten (z.B. Betanken, Waschen, Nachschau, usw.), welche früher im Freien vor der Werkstatt erledigt wurden, jetzt in der Werkstatt lärmgeschützt durchgeführt werden können.
4. Es werden neue, leisere Triebwagen eingesetzt; die Lärmreduktion beträgt ca. 5,5 dB(A) zwischen altem Fahrzeug [87,5 dB(A)] und neuem Fahrzeug [82 dB(A)], gemessen 7,5 m seitlich der Gleismitte und in 3,5 m Höhe über Schienenoberkante

#### 4. Dringlichkeitsbewertung

Die vorliegenden Konfliktpläne für die Hauptemittenten Straßen- und Schienenverkehr wurden übersichtsartig ausgewertet hinsichtlich **relevanter Pegelüberschreitungen an der Bebauung**. Dies ist ein wesentlicher Indikator für die Bewertung von Konfliktschwere und Dringlichkeit.

##### **Ergänzende Konfliktbetrachtung**

Die Auswertung der Pegelüberschreitungsklassen an der Bebauung (vgl. Anlage 1) zeigt ein differenziertes Bild der Lärmbelastungen. Die Nutzungen nach Baunutzungsverordnung spiegeln aber nicht unbedingt die tatsächlichen Verhältnisse in den verlärmten Bereichen wider. Insofern ist die Berücksichtigung der Nutzungsempfindlichkeiten, d.h. der Wohndichte, der Nutzung der Straßenräume durch den Fuß- und Radverkehr sowie weiterer straßenräumlicher Aspekte erforderlich.

Für die Kaiserbäder wurde ein vereinfachtes Verfahren gewählt, wobei eine Verschneidung von Pegelüberschreitungen mit empfindlichen Straßenräumen, differenziert nach:

- Wohnbereichen sowie
  - Kur- und Geschäftsbereichen
- erfolgte (s. Anlage 7).

Die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf befinden sich überwiegend im Verlauf der Ortsdurchfahrten der B 111. Der Abschnitt der Seestraße in Bansin hat durch die Umfahrung „Badstraße“ eine Entlastung erfahren, wird aber weiterhin als problematisch angesehen. Der überwiegende Teil der an den verkehrswichtigen Hauptsammelstraßen liegenden Kurbereiche wird hinsichtlich Lärminderungsbedarf als dringend eingestuft. Die wichtigen Problemereiche sind in Anlage 8 dargestellt.

Die Verschneidung der akustischen und nichtakustischen Kriterien ergibt eine zusammenfassende Wertung und erlaubt eine Rangreihung der Konfliktdringlichkeit. Die Einteilung der Bereiche mit vordringlichem und dringlichem Handlungsbedarf ist der Anlage 9 zu entnehmen.

Die gutachterliche Einschätzung zur Empfindlichkeit einzelner Ortsbereiche ist im Rahmen des „Arbeitskreises Lärminderung“ abgestimmt worden.

## 5. Ziele der Lärminderungsplanung

Wesentliche Ziele der Lärminderungsplanung sind:

- weitgehende Reduzierung der Lärmbelastungen in den Konfliktbereichen,
- damit einhergehende Aufwertung und Ordnung der Verkehrssituation sowohl innerhalb des Gemeindeverkehrsstraßennetzes als auch auf der übergeordneten B 111,
- Verstetigung des Verkehrsflusses bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten sowie
- Berücksichtigung städtebaulicher und kurörtlicher Belange bei Einzelmaßnahmen.

## 6. Ansätze zur Lärminderung

### 6.1 Strategie der Lärminderungsplanung

Die Lärminderungsplanung muss umfassend sein und ist in Abstimmung mit anderen Fachplanungen von Kommune, Baulastträger (Straßenbauamt) und Untere Naturschutzbehörde aufzustellen. Die wesentlichen Handlungszuständigkeiten zur Lärmreduzierung liegen bei der Kommune, die sich jeweils mit den zuständigen Bauträgern und übergeordneten Behörden abstimmen muss. Dabei kommt es aber auf die Initiative der Kommune an!

Folgende Thesen beschreiben die Strategie:

- **Der Gesamterfolg der Lärminderungsplanung ergibt sich aus der Summe der Einzelerfolge.**

Im Rahmen der kommunalen Lärminderungsplanung sind Maßnahmen unterschiedlicher Wirksamkeit hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit zu prüfen und miteinander zu kombinieren.

- **Maßnahmen sind vornehmlich in den Gebieten umzusetzen, in denen die größten Erfolge zu erwarten sind bzw. die meisten Betroffenen entlastet werden.**

Für die Ermittlung der Wirkungsanalysen sind die Hauptemittenten exakt zu lokalisieren, die Handlungsmöglichkeiten zu überprüfen und die Anzahl der Betroffenen zu quantifizieren.

- **Bei der Beurteilung von Neubaumaßnahmen sind – in Abhängigkeit des zu erwartenden Realisierungszeitraumes – ggf. auch Zwischenlösungen zu bewerten.**

Sind Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen wegen planungsrechtlicher und finanzieller Randbedingungen kurzfristig nicht zu realisieren, sind (Sofort-)Maßnahmen im Bestandsnetz zu bewerten und zu ergreifen.

- **Viele kostengünstige Maßnahmen sind möglich, deren Wirkungen sich addieren.**

In der Regel liegen dem Lärm unterschiedliche Verursacher zu Grunde. Im Verlauf des planerischen Vorgehens kommt es darauf an, die technisch, finanziell und politisch durchführbar erscheinenden Maßnahmen aus dem Gesamtspektrum denkbarer Maßnahmen herauszukristallisieren.

Die Handlungsebenen zur Lärminderung lassen sich hinsichtlich der **Wirkungsebene** wie folgt beschreiben.

- **Maßnahmen mit gesamtstädtischer bzw. flächiger Wirkung**
- **Maßnahmen mit teilräumlicher Wirkung**

Der Bauleitplanung und den straßenverkehrsbezogenen Konzepten und Maßnahmen kommt für die Lärmsanierung wie für die Lärmvorsorge eine besonders wichtige Rolle zu.

## 6.2 Lärminderung und kommunale Bauleitplanung

Auf der Ebene der **Flächennutzungsplanung** kann auf der Grundlage des Schallimmissionsplanes auf mögliche planerische Konflikte (wie bspw. sensible Nutzungen an verlärmten Verkehrswegen) hingewiesen werden. Erklärtes Ziel ist es, mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes Lärmkonflikte von vornherein zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Speziell bei Planungen verkehrserzeugender Nutzungen (wie z.B. SB-Märkten, Einzelhandelszentren und größeren Stadterweiterungen) greifen die städtebaulich vorgeschriebenen Untersuchungen oft zu kurz. Zwischen Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanebene empfiehlt sich die Einschaltung rahmensetzender Untersuchungen, in denen auch großräumige Auswirkungen untersucht werden müssen.

Nach dem Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen wird im Bundes-Immissionsschutzgesetz § 50 gefordert, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Parallel zur Erarbeitung von **Bebauungsplänen** werden heute i.d.R. schalltechnische Gutachten erstellt. Diese dienen

- der Ermittlung derzeitiger und zukünftiger Lärmbelastungen
- der Begrenzung der Schallemissionen von Gewerbe und Industrie

- der Entwicklung städtebaulicher Varianten für Schallabschirmung (z.B. geschlossene Blockrandbebauung statt offener Bebauung)
- der Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände/-fenster etc.).

Im Rahmen einer wirksamen Lärminderungsplanung sind nicht nur gebietsinterne Auswirkungen, sondern auch gesamtstädtische Wirkungen in die Abwägung eines Bebauungsplanverfahrens mit einzubeziehen.

In Bebauungsplänen werden oft auch Fragen des Parkraumbedarfs behandelt. Insofern kommt ihnen für die Steuerung von Parkraum eine ebenso hohe Bedeutung zu wie der Bearbeitung von Baugenehmigungen.

Die Möglichkeiten zur **Minderung von Gewerbelärm** hängen in starkem Maße von der spezifischen Situation der Einzelfälle ab.

Im Bereich der **Stadtsanierung** gibt die Lärminderungsplanung wertvolle Hinweise z. B. für die Platzierung von Baukörpern und die Nutzung verlärmten Geländes. Sie ist damit ein offensives Mittel ansonsten brachliegender Flächennutzung.

### 6.3 Lärminderung in der Verkehrsplanung

Zur Entwicklung wirksamer Lärminderungsmaßnahmen in Konfliktgebieten ist zunächst die umfassende Betrachtung einzelner Lärmursachen erforderlich. Die Handlungsebenen der Lärminderung im Straßenverkehr werden in Abbildung 2 aufgezeigt.

Als **verkehrliche Strategien zur Lärminderung** sind zu nennen:

- Verkehrsvermeidung (Förderung des Umweltverbundes, Stadt der kurzen Wege, Nachtfahrverbote, zeitliche Beschränkungen, Parkraumsteuerung)
- Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Technik (Fahrzeuge und Straßenoberfläche)
- Verkehrsverlagerung (räumliche Verlagerung von Verkehren, wie bspw. in Bansin mit der Badstraße realisiert)

Wichtig ist eine Kombination der unterschiedlichen Maßnahmen. Der Gesamterfolg ergibt sich aus der Addition der Einzelwirkungen.

# EBENEN DER LÄRMMINDERUNGSPLANUNG IM STRASSENVERKEHR

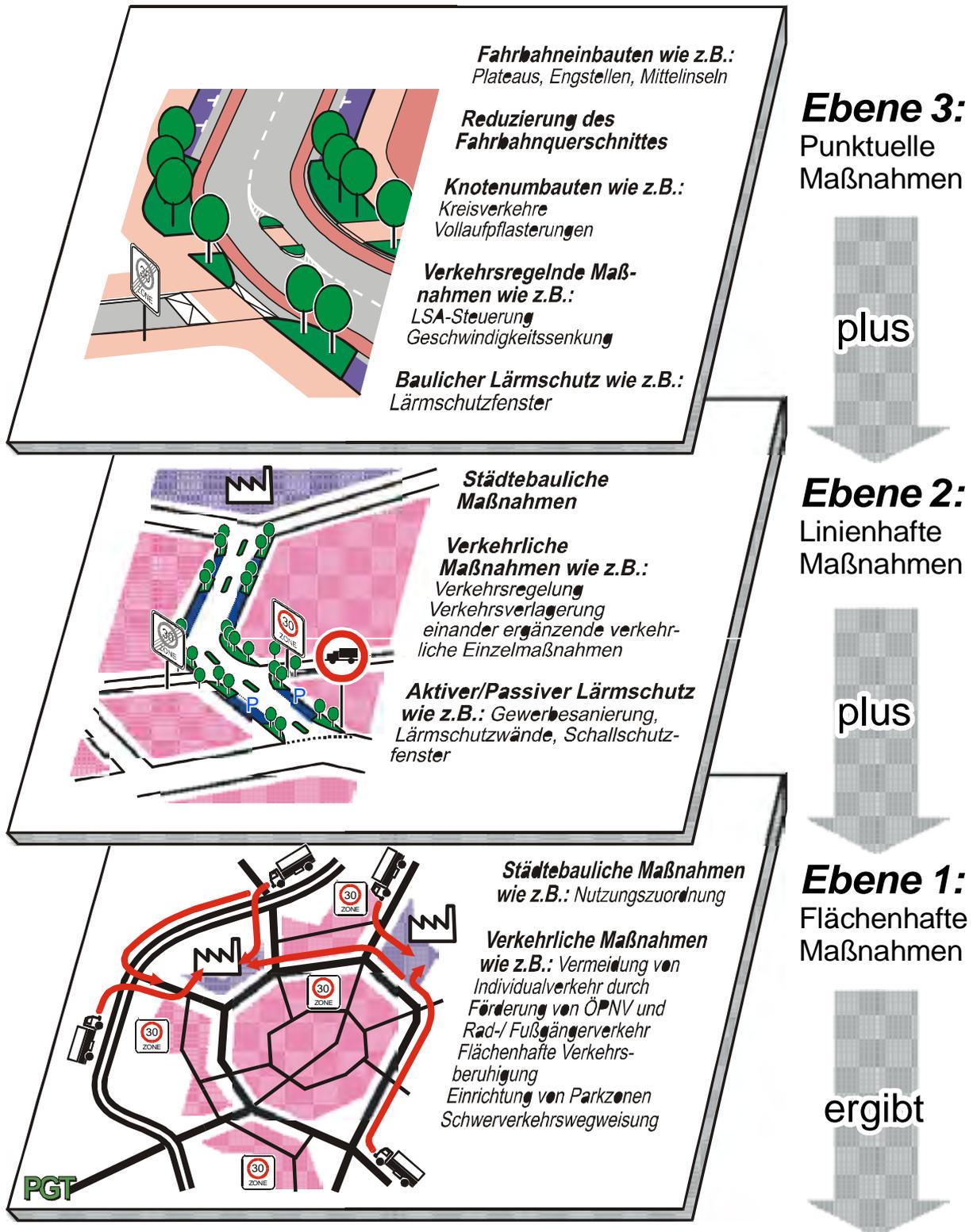


Abb. 2: Handlungsebenen der Lärminderungsplanung

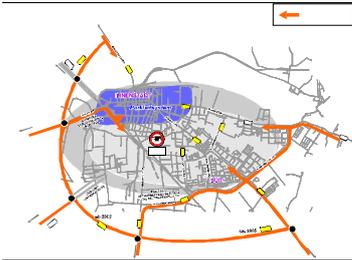
Im Rahmen der **Verkehrsentwicklungsplanung** sind zunächst gesamtstädtisch wirksame Maßnahmen zu untersuchen, mit denen die verkehrsbedingten Lärmimmissionen eingedämmt werden können. Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr in den drei Kaiserbädern so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, sind insbesondere:

- Entwicklung und Markierung eines Radroutennetzes,
- Konzepte zur Lenkung des Güterschwerverkehrs und des allgemeinen Verkehrs sowie
- Verringerung der innerörtlichen Fahrgeschwindigkeiten.

Für Teilbereiche sind darüber hinaus Wirkungen durch Netzergänzungen für den Kfz-Verkehr zu erwarten wie bspw. durch die Ortsumfahrung B 111 in Wolgast.

Das Potenzial zur weiteren Verkehrslärmreduzierung durch Maßnahmen der Busbeschleunigung und der Verdichtung des Busverkehrs ist schwer abschätzbar. Das heutige Ortsbus-system „Bäderlinie“ ist bereits hochwirksam und konnte die Verkehrsmengenzuwächse teilweise auffangen. Trotzdem ist weiterhin eine besondere Belastung des Kfz-Verkehrs auf den innerörtlichen Straßennetzen zu beobachten. Vorrangig muss es darum gehen, den Alltagsverkehr ganzjährig stärker auf den Bus zu verlagern und die Verknüpfung mit der UBB zu optimieren.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht das von Seiten der Verkehrsplanung zu beeinflussende Lärminderungsspektrum, zeigt die Wirkungsbereiche von Maßnahmen auf und nimmt eine Einschätzung bezüglich der **Übertragbarkeit auf die örtliche Situation in den drei Kaiserbädern** vor.

Strategie	Maßnahmen	Wirkungsebene	Situation Kaiserbäder
<b>Verkehrsmengenreduzierung</b>  	Stadtentwicklung • Förderung dezentraler Versorgung	flächenhaft	nicht relevant
	Push & Pull-Maßnahmen wie im einzelnen:	flächenhaft	
	Förderung Fußgängerverkehr • attraktive Fußwege • Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen	flächenhaft	weitgehend vorhanden, verbesserungswürdig
	Förderung Fahrradverkehr • Bike+Ride (Verknüpfung mit ÖPNV) • Abstellanlagen – diebstahlsicher, wettergeschützt • attraktive Radwege • Wegweisung	Flächenhaft	Freigabe Radverkehr in Einbahnstraßen, einheitliche Wegweisung
	Förderung ÖPNV • Angebotsverbesserung • Stadtbussystem / flexible Bedienung • Verknüpfung Schiene/Bus, Bus/Bus • Park+Ride • Busbeschleunigung • Tarifstruktur (Job-Ticket)	flächenhaft	Inselbus erfolgreich, ganzjährige Angebotsverbesserung, Verknüpfung zur UBB verbessern
	Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) • Parkraumbewirtschaftung	flächenhaft	gleichartige Bewirtschaftung
	Öffentlichkeitsarbeit	flächenhaft	sehr relevant
<b>Schwerverkehrsreduzierung</b> 	Verknüpfung der Systeme Straße / Schiene / Wasser	flächen-/linienhaft	relevant
	Nutzervorteile für emissionsarme Lkw	flächen-/linienhaft	relevant in Kurbereichen
	Verbesserung der Logistik	flächen-/linienhaft	relevant in Kurbereichen
	City-Logistik	flächen-/linienhaft	nicht relevant
	Routennetz	flächen-/linienhaft	nicht relevant
	Fahrverbote (zeitlich/räumlich befristet)	flächen-/linienhaft	nicht relevant
<b>Geschwindigkeitsreduzierung</b> 	Zone 30	flächen-/linienhaft	teilweise relevant
	Zone 20 / Zone 10	flächen-/linienhaft	teilweise relevant
	Zeichen 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Spielstraße)	flächen-/linienhaft	teilweise relevant
	§ 45 StVO (Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen)	linienhaft	Tempo 50 km/h in B 111 durchgehend, ggf. in Abschnitten Tempo 30 km/h (bspw. in Ahlbeck)
<b>Homogenisierung Fahrverlauf</b>	Verkehrsleitsysteme	linienhaft	sehr relevant
	Verkehrsmengenabhängige Lichtsignalanlagen	linienhaft	in Bansin möglich
	Koordinierung der Lichtsignalanlagen	linienhaft	in Bansin möglich
	Pförtnerampeln	linienhaft	in Bansin / Ahlbeck möglich
<b>Fahrbahnbelag</b>	Asphaltdecke	linienhaft	nicht relevant
	offenporiger Asphalt (V > 60 km/h)	linienhaft	nicht relevant
<b>Abstandsvergrößerung</b>	Reduzierung der Fahrstreifenanzahl	linienhaft	nicht relevant
	Reduzierung der Breite der Fahrstreifen	linienhaft	B 111

Tab. 2: Strategien und Wirkungsebenen einzelner Maßnahmen

## 6.4 Wirksamkeit verkehrlicher Maßnahmen

Der Verdeutlichung der Zusammenhänge zwischen Maßnahme und lärmreduzierender Wirkung dienen folgende Erläuterungen zu besonders wichtigen Handlungsfeldern:

- **Verkehrsmengenreduzierung**

Die Verkehrsmenge stellt bereits bei einer Größenordnung oberhalb von 6.000 Kfz/ 24 h eine Lärmbelastung dar, die gerade in nutzungsempfindlichen Bereichen zu Konflikten führt. Die Verkehrsmengen auf den Straßen liegen an vielen Stellen deutlich darüber. Eine Minderung der Verkehrsmengenbelastung ist daher immer dort zu prüfen, wo Belastungen unzumutbar sind. Die Wirkung einer Verkehrsentlastung ist vglw. gering, erst eine Halbierung der Verkehrsmenge führt zu deutlich wahrnehmbarer Verringerung des Lärmpegels. Allerdings können vielfach Lärmpegelspitzen verringert werden, wenn die Verkehrsmengen abnehmen.

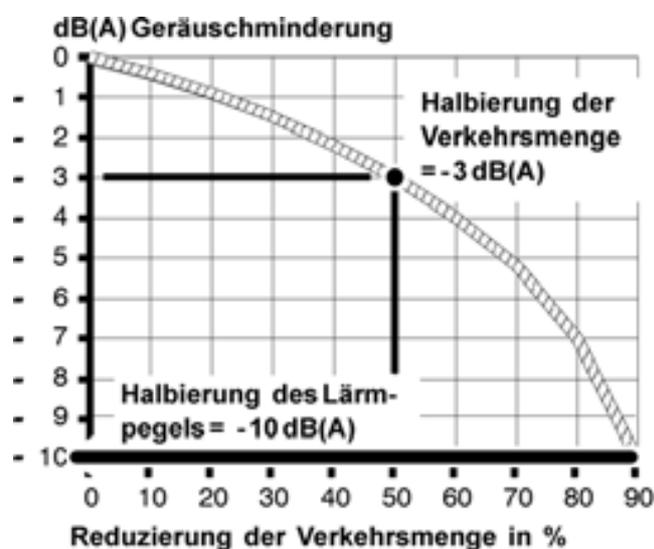


Abb. 3: Lärminderungspotenzial (Mittelungspegel) durch Reduzierung der Verkehrsmengen

- **Zusammensetzung des Verkehrs / Reduzierung des Schwerverkehrs**

Ein besonders störendes Element des Straßenverkehrs ist der Lkw-Verkehr. Ein Lkw ist bei 50 km/h so laut wie etwa 20 Pkw. Insofern ist es sinnvoll, besonders den Lkw-Verkehr aus lärmempfindlichen Bereichen zu verlagern. Die genaue Kenntnis der Schwerverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen sowie der Schwerverkehrszusammensetzung („leichter“ Lkw-Verkehr < 7,5 t und „schwere“ Lastzüge > 7,5 t, die besonders laute Geräuschpegel aufweisen) gibt eine aufschlussreiche Hilfestellung für die Lärminderungsplanung.

Im Schallimmissionsplan (SIP) werden die Lkw-Verkehre nicht differenziert.

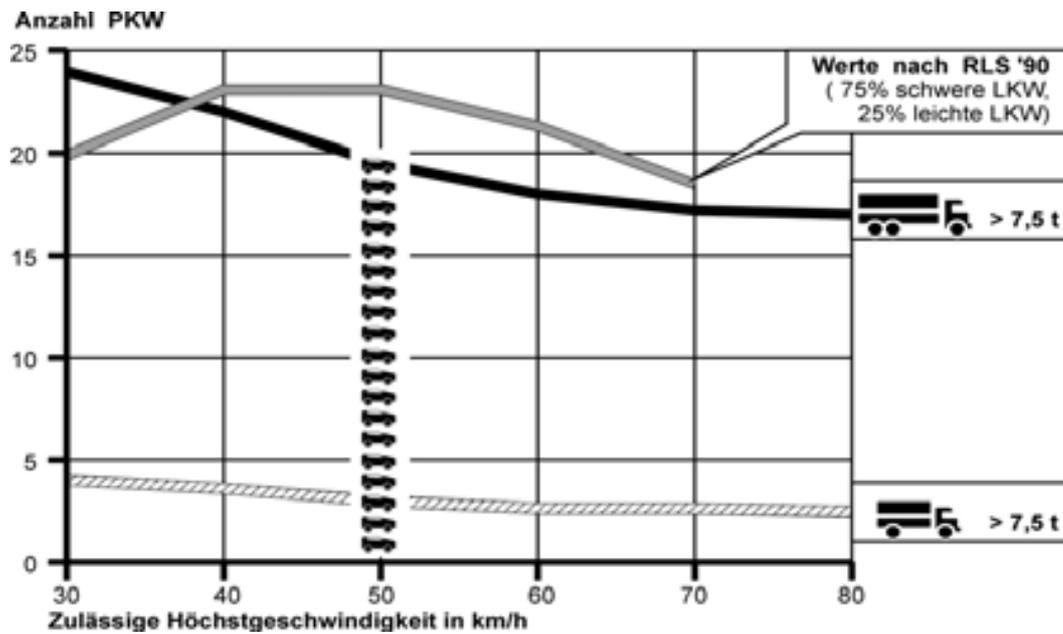


Abb. 4: Geräuschbelastung Lkw und Pkw (nach Steven 1992 und RLS 90)

• **Geschwindigkeitsreduzierung**

Eine Halbierung der Geschwindigkeit hat in Bezug auf die Lärminderung eine Halbierung des Geräuschpegels zur Folge. Geschwindigkeitsreduzierungen tragen zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

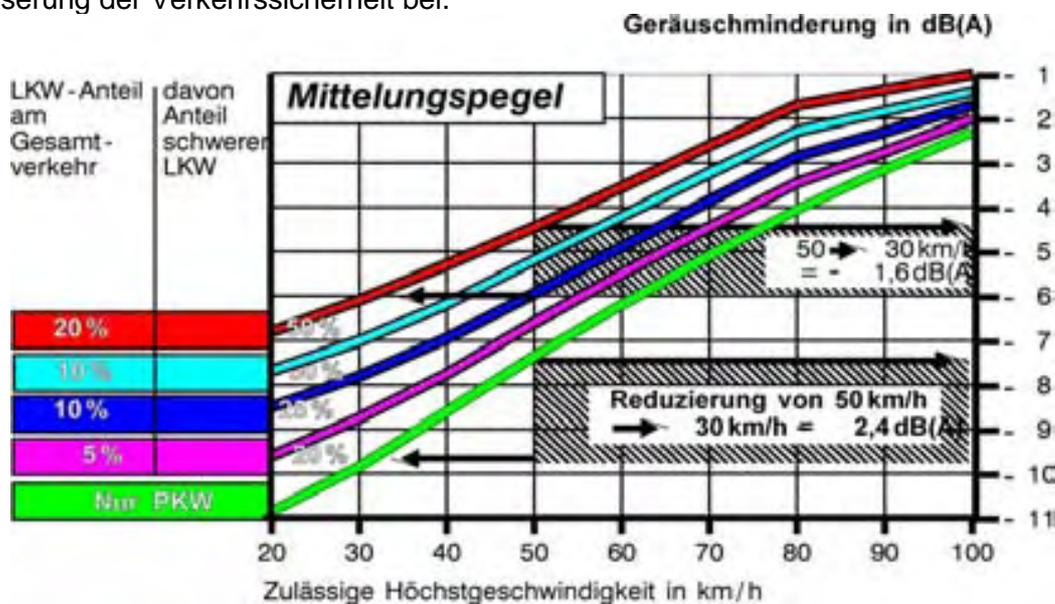


Abb. 5: Lärminderungspotenzial infolge der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten bei ungestörtem Fahrverlauf

- **Verkehrsflussverbesserung**

Ein inhomogener Verkehrsfluss trägt erheblich zur Erhöhung des Verkehrslärms bei. Daher ist eine Verstetigung des Verkehrsablaufs im Bereich der lärmbelasteten Bereiche empfehlenswert, um ein wirkungsvolles Lärminderungsprogramm zu erstellen. Besonders Pegelspitzen, die z.T. erheblich über den im Schallimmissionsplan angegebenen liegen, können dadurch gemindert werden.

- **Straßenbelag/ Sanierung**

Je schlechter der Straßenzustand ist, desto lauter ist sein Befahren. Die genaue Kenntnis des Straßenzustands im Bereich von Konfliktgebieten und seine Verbesserung kann zu teilweise erheblichen Senkungen des Lautstärkepegels gerade auch bei Pegelspitzen führen. Problematisch sind auch einzelne tiefe Schlaglöcher, klappernde Gullydeckel, etc.

- **Städtebauliche Mängel/ Lücken**

Die Verschallung insbesondere weit zurückliegender Bereiche wird begünstigt, wenn an hochbelasteten Straßen keine ausreichende Abschirmung durch Baukörper vorhanden ist. Vielfach lassen sich derartige Abschirmungen mit einfachen Mitteln nachrüsten.

- **Kombination der Maßnahmen**

Wichtig ist eine Kombination unterschiedlicher Maßnahmen, denn der Gesamterfolg ergibt sich aus der Addition der Einzelwirkungen.

## **7. Konzeption**

### **7.1 Einordnung der Lärminderungsplanung in ein Gesamtkonzept**

Die Seebäder Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin versuchen seit Jahren, die Abwicklung des Fremdenverkehrs unter Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Dies ist in der Tatsache begründet, dass auf dem zuführenden Straßennetz (im Wesentlichen die B 111) die Kapazitäten ausgeschöpft sind. Außerdem sind aufgrund der hohen naturräumlichen Bedeutung die Möglichkeiten, Entlastungsstraßen zu realisieren, eingeschränkt. Ebenso erfordert das von den drei Seebädern betriebene Konzept einer Optimierung des Kurheilbadstatus eine Minderung der Umweltbelastungen. Maßnahmen zur Lärminderungsplanung haben daher von vornherein nicht die Dämpfung des notwendigen bzw. vorhandenen Verkehrs sowie die Minderung sonstiger motorisierter Verkehre zum Ziel. Aufgrund der Erfordernisse der Lärminderungsplanung, für die konkrete räumliche Situation Lärminderungseffekte aufzuzeigen, beschränkt sich die Darstellung der Maßnahmenpakete zur Vermeidung von Verkehren auf einen kurzen Abriss der allgemeinen verkehrsplanerischen Zielsetzungen der drei Orte und stellt Maßnahmen und deren lärmmindernde Wirkung in den Vordergrund.

### **7.2 Übergeordnet wirksame Maßnahmen**

Relevante Maßnahmen zur Lärminderung aus Sicht der drei Orte sind Maßnahmen, die der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (mIV) dienen bzw. die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel und des lärmarmen ÖPNV anstreben.

Eine große Gefahr für die Kaiserbäder wird darin gesehen, dass durch die Ortsumgehung Wolgast und die Grenzöffnung nach Polen der Verkehr auf der B 111 in starkem Maße zunehmen wird. Auch ein Ansteigen des Lkw-Anteils aufgrund der dann kurzen Transportwege zwischen den Hafenanlagen in Swinemünde und dem Ostvorpommerschen Hinterland kann zu starken Belastungen führen. Von daher ist eine inselweite Verkehrskonzeption gefordert, die verlässliche Prognosen und Maßnahmeszenarien entwickelt, die als Basis für zuverlässige Planungen gelten können. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Bundesverkehrsministeriums werden derzeit die Datenlage gesichtet und Modelle entwickelt.

Dessen ungeachtet ist für die konkrete örtliche Arbeit insbesondere eine Positionierung in Bezug auf den Ausbaustandard der B 111 erforderlich. Nur wenn diese Bundesfernstraße als vorrangig für die Inselerschließung angesehen wird, d.h. für den Quell- und Zielverkehr, der sich aus den anreisenden Urlaubern und der örtlichen Bevölkerung zusammensetzt, kann

ein auf diese Belange abgestimmtes reduziertes Ausbauprogramm mit ortsverträglicher Umgestaltung der Straße entwickelt werden. So lange noch Überlegungen vorhanden sind, die B 111 solle als Fernverkehrsstraße auch der Verbindung zwischen dem polnischen Nachbarland und dem mecklenburgischen Festland dienen, bleibt erhebliche Unsicherheit in Bezug auf die empfindlichen Kurbereiche wie die naturräumlichen Bereiche und damit auf die Fremdenverkehrsfunktion insgesamt.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung wird daher eine eindeutige Positionierung des Straßenbaulastträgers – SBA Stralsund – erwartet, einem geschwindigkeitsreduzierenden und ortsverträglichen Umbau der B 111 zuzustimmen.

### **7.2.1 Maßnahmen im Straßennetz**

Schwerpunkt der Maßnahmen im Straßennetz sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung. Aufgrund der bereits nahezu flächendeckenden Ausweisung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen ist insbesondere die Anordnung von Tempo 50 km/h bzw. Tempo 30 km/h im Zuge der B 111 ein empfehlenswertes Mittel, die Lärmbelastungen zu verringern. Werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung im Zuge des Lärmschutzes (wie in § 45 StVO aus Gründen des Lärmschutzes vorgesehen) angeordnet, sollten sie mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und Überwachung begleitet werden.

Anlage 4 zeigt die heutige und Anlage 10 die mögliche zukünftige Situation der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz.

Für folgende lärmempfindliche Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes wird eine Ausweisung von Tempo 30 km/h vorgeschlagen:

- Neuhofer Straße von Kanalstraße bis Wilhelmstraße (nachts: Zeitraum: 22.00 bis 06.00 Uhr)
- Bülowstraße in Höhe Bahnhof Heringsdorf / Fußgängerüberweg (ganztags)
- Lindenstraße von Gothenweg bis Waldstraße (ganztags)

### **7.2.2 Weitere Förderung des ÖPNV**

Mit der Inbetriebnahme der modernisierten UBB sowie der 2002 eingeführten Bäderbuslinie hat der ÖPNV in den Kaiserbädern eine hervorragende Stellung für die Abwicklung der Verkehre eingenommen. Damit ist tagsüber für den Urlauberverkehr zwischen den Kaiserbädern

ein eigenes motorisiertes Verkehrsmittel kaum notwendig. Ungelöst und weiterhin eine verbesserungswürdige Aufgabe stellt hingegen die Anbindung der Umlandgemeinden dar, die nicht von der Kaiserbäder-Linie abgedeckt wird. Für die konkrete Verbesserung der örtlichen Lärmkonflikte wurde durch den Einsatz verträglicher kleinerer Buseinheiten ebenfalls Sorge getragen. Allerdings vermögen Elektrobusse eine noch weitaus nachhaltigere Lärmsenkung zu erzielen.

Parallel wurden die Anstrengungen intensiviert, für den An- und Abreiseverkehr durchgehende Verbindungen über die Schiene zu schaffen. Mittlerweile verkehren durchgehende Expresszüge von Berlin und Rostock sowie Nahverkehrszüge bis Stralsund mit nur einmaligem Umsteigen nach Peenemünde und nach Barth.

### 7.2.3 Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad

Das Fahrrad spielt im Alltags- und insbesondere im Urlauberverkehr eine wichtige Rolle. Dabei überlagern sich in den Kaiserbädern die Belange des Urlauberradverkehrs mit dem Schüler- und Einkaufsverkehr. Auch im Alltagsverkehr gerade von und zu den Schulen gibt es wichtige Radverbindungen. In den touristischen Bereichen erreicht der Radverkehr zum Teil Größenordnungen, die zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führen. Erheblicher Verbesserungsbedarf für den Radverkehr ist jedoch insbesondere abseits der touristischen Räume vorhanden. Wichtigste Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind:

- **Aufbau einer durchgehenden Radwegeverbindung entlang der B 111**

Vorgeschlagen wird, eine durchgehende Verbindung als Zweirichtungsradweg auf der Südseite der B 111 zu realisieren. Damit werden auch die wesentlichen Quell-/Zielbereiche wie die Schulen in Ahlbeck und Heringsdorf, die Bahnhöfe und die Einkaufseinrichtungen erschlossen. Dabei sollten ggf. Interimslösungen u.a. mit Radschutzstreifen frühzeitig eine sichere Abwicklung ermöglichen, bevor bauliche Umgestaltungen greifen.

- **Flächendeckende Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen im Ortsstraßennetz**

Eine flächendeckende Freigabe nach der erforderlichen Prüfung durch die Behörden führt – neben einer Verbesserung und Verkürzung von Wegebeziehungen für Radfahrer – insbesondere zu einer vorsichtigeren Fahrweise der Kfz-Führer/innen im ausgedehnten Einbahnstraßensystem der Orte, die sich in den engen Straßen auf Radverkehr in Gegenrichtung einstellen müssen. Heute vorhandene Konflikte – bspw. durch gegenseitiges „auf das Recht pochen“ – können so vermieden werden. Zahlreiche positive Erfahrungen mit der Freigabe von Einbahnstraßen liegen bundesweit mittlerweile vor. Eine negative Entwicklung

der Unfallsituation ist nicht zu erwarten. Die Vorteile für den Radverkehr sind in den möglichen deutlichen Wegeverkürzungen und verbesserten direkten Erreichbarkeit von Zielen zu sehen.

### **Ergänzende Maßnahmen im Rad-Haupttroutennetz**

Für einige ausgewählte Radverbindungsstrecken sollten darüber hinaus besondere Anreize geschaffen werden. Dies können sein:

- Ausweisung als Fahrradstraße,
- bevorrechtigte Querungen von Radverkehrswegen über Wohn- und Erschließungsstraßen, etc. sowie
- Beschilderung.

Weiterhin sollte das Haupttroutennetz für den Radverkehr öffentlichkeitswirksam und allgemeinverständlich in Stadtplänen und anderen Kartenwerken dargestellt werden.

### **7.2.4 Maßnahmen im Verlauf der B 111**

Für die Lärminderungsplanung auf der B 111 wurde eine Reihe von Maßnahmen abgestimmt. Diese sind übersichtsartig der Anlage 10 zu entnehmen. Für die einzelnen Abschnitte in den Orten sind die Maßnahmen und die dadurch zu erwartenden Lärmreduzierungen in den Anlagen 14a bis 14e dargestellt. Das Maßnahmenrepertoire beruht auf:

- verkehrsbehördlichen Maßnahmen,
- einem darauf abgestimmten teilweisen Umbau des Straßenraumes mit gleichartigem Maßnahmerepertoire,
- einem durchgehenden Bau von Radverkehrsanlagen und
- einem gleichartigen Geschwindigkeitsniveau mit Begrenzung auf Tempo 50 km/h.

Als Ausnahmen davon sind ggf. die Strecke zwischen Bansin und Heringsdorf mit 70 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit sowie Teilabschnitte der Ortsdurchfahrten Heringsdorf und Ahlbeck, die auf 30 km/h reduziert werden sollen, vorgesehen.

Vorbild für den anzustrebenden Umbau kann bspw. die Ortsdurchfahrt von Ahrenshoop (Darß) sein. Hier konnten durch zahlreiche Mittelinseln, die als Querungshilfe fungieren, durchgehende Radverkehrsanlagen und durch Umgestaltung der vglw. schmalen Hauptfahrbahn und der Seitenbereiche erhebliche Geschwindigkeitsdämpfungen erzielt werden. Ähnliche Umbauten sind auch mit einfachen Mitteln denkbar und in zahlreichen anderen Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen bereits vorhanden.

Mit den Maßnahmen kann vielfach eine Reduzierung der Pegel um  $> 3$  dB(A) erzielt werden. Ggf. können auch Einzelmaßnahmen getestet werden. Die Erfahrungen mit derartigen Maßnahmen sind durchweg positiv. In vergleichbaren Straßen konnte bspw. in Rostock eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden (vgl. Zeitschrift für Lärmbekämpfung: Lärminderung im laufenden Planverfahren, Springer/VDI-Verlag, Heft 3/2004).

Verschiedene Knotenpunkte – insbesondere die Bahnhofszufahrt Heringsdorf, der Knoten L 266 / B 111 in Ahlbeck und weitere wie bspw. der Knoten der K 38 / B111 in Bansin – sollen zu kreisverkehrsgeregelten Knotenpunkten umgebaut werden. Wesentliche Vorteile sind neben einem optimierten Verkehrsfluss die Senkung der vor allem nachts oftmals hohen Fahrgeschwindigkeiten.

### **7.3 Maßnahmen in den Kurbereichen**

Als Kurbereiche werden die bebauten Quartiere bezeichnet, die zwischen Ostsee und B 111 liegen. Durch behutsame stufenweise Veränderungen sollen innerhalb der Kurbereiche Verbesserungen in der Verkehrssituation erzielt werden. Besonders umstrittene Einzelmaßnahmen sollten während mehrmonatiger Testphasen erprobt, beobachtet und vor Ort diskutiert werden. Die Maßnahmen betreffen im Wesentlichen:

#### **Vermeidung von Durchgangsverkehren in den Kurbereichen**

- Hemmung des Durchgangsverkehrs insbesondere nachts zwischen den Kaiserbädernorten in den Abschnitten Bergstraße/Maxim-Gorki-Straße, Kulmstraße Höhe Rudolf-Breitscheid-Straße, Delbrückstraße und Goethestraße. Die Regelungen können bspw. mittels Sperren, Poller o.ä. erfolgen.

#### **Behutsame Veränderung des Einbahnstraßen- und Erschließungssystems**

Die Veränderungen zielen darauf ab, größere Bereiche verkehrlich zu beruhigen und unnötige Rundfahrten zu unterbinden. Schwerpunktmäßig umfasst dies:

- die Sperrung der Querbarkeit der Seestraße in Bansin und / oder Dämpfung der dortigen Verkehre,
- die Erschließung der Bereiche um den Kirchparkplatz in Heringsdorf,
- die Veränderung des Verkehrsgeschehens im Bereich der Seestraße in Ahlbeck.

### **Regelung des Lieferverkehrs**

Insbesondere nachts sind Lieferverkehre ein großes Problem. Während Kurorte wie Bad Doberan, Warnemünde, etc. bereits im gesamten Straßennetz Nachtfahrverbote für Lkw zwischen 20.00 und 06.00 Uhr erlassen haben, ist die Regelung in den Kaiserbädern immer noch uneinheitlich. Grundsätzlich sollte zwischen 22.00 und 06.00 Uhr eine Belieferung unterbleiben. Darüber hinaus ist die Anlieferung in den Fußgängerzonen und Promenadenbereichen ab 14.00 Uhr zu vermeiden.

### **Regelung des Reisebusverkehrs**

Reisebusse führen insbesondere im Tagesbesucherverkehr zu Problemen. Die Busse halten an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, behindern den Verkehr und parken teilweise mit laufender Klimaanlage. Angestrebt wird die Einrichtung von Busein- und –ausstiegshaltestellen an zentralen Punkten in den drei Kommunen mit kurzen Wegen zum Strand. Der Bedarf für die Kapazität dieser Anlagen wird auf ca. 5 Busplätze pro Ort geschätzt.

- In Bansin ist in der Seestraße bereits eine entsprechende Einrichtung vorhanden.
- Heringsdorf weist derzeit noch keinen geeigneten Platz auf. Die Busparkplätze im Bereich des Bahnhofs sind für das fußläufige Erreichen vom Strand für mobilitätseingeschränkte Personengruppen zu weit entfernt. Für den Bau eines zentralen Busparkplatzes bietet sich eine Fläche an der Feuerwache in Heringsdorf an.
- In Ahlbeck bietet sich im Bereich des zentralen Parkplatzes an der B 111 eine Fläche zur Nutzung als Ein- und Ausstieg an, von der aus eine attraktive Wegeverbindung zur Strandpromenade besteht.
- Busse könnten in Ahlbeck auch im Bereich des Bahnhofs halten. Angestrebt wird hier die Umnutzung eines Sportplatzes in der Siedlung Ostend zum Abstellen der Pkw von Tagesbesuchern und für Reisebusse.

### **Einführung nächtlicher Ruhezeiten**

Die schrittweise Einführung von Ruhezeiten, in denen Kfz-Verkehr in den Nachtstunden unterbunden bleibt, ist anzustreben. Dabei sind folgende Fragen zu klären:

- Festlegung der Zonen (Größe und zeitliche Befristung, ggf. saisonal)
- Festlegung der ausgeschlossenen Verkehre (z.B. Verbotzone für Kfz und Kräder oder nur Lkw / Busse)
- Sonderregelung für ankommende und abfahrende Urlauber
- Sonderregelung für Mobilitätseingeschränkte,
- Prüfen ausreichender Kapazitäten von Nachtparkplätzen am Rand der Zonen in Bezug auf
  - Zustand / Sicherheit
  - Entfernung / Wegelängen zu den Quellen / Zielen
- Prüfen durch Abstimmung mit den Eigentümern, inwieweit Einbeziehung von Kundenparkplätzen (z.B. Aldi, Plus und Ostsee-Therme) in das Konzept möglich ist.

In einer ersten Stufe sollen diese Zonen folgende Bereiche umfassen (s. Anlagen 10 sowie 11a bis 11c):

- in Bansin: Seestraße und angrenzende Bereiche,
- in Heringsdorf: angrenzende Bereiche der Mole beiderseits der Seestraße,
- in Ahlbeck: Bereich Seestraße und Promenade.

Darüber hinausgehend zeigt Anlage 12 ein erweitertes Nachterschließungskonzept (2. Stufe) mit deutlich vergrößerten nächtlichen Ruhezeiten, welches nach zufriedenstellend erfolgter Einführung der Stufe 1 realisiert werden sollte.

Das Repertoire zur Regelung von Zonen mit eingeschränkten Verkehren ist mittlerweile vielschichtig. So ist neben einer saisonal beschränkten Sperrung einzelner Bereiche für den Kfz-Verkehr aller Art auch eine zeitliche Regelung von Fußgängerzonen möglich. Mit zeitlich befristeten Lösungen – bspw. Fußgängerzonenregelungen jeweils für den Nachmittag (z.B. Seestraße in Bansin und Ahlbeck) – kann zudem die Akzeptanz der ansässigen Händler bzw. Anwohner für diese zunächst oft umstrittenen Maßnahmen durch den praktischen Versuch gewonnen werden. Allerdings sollten Versuchsphasen mindestens drei bis fünf Monate Dauer umfassen und sorgfältig begleitet werden.

Unter Umständen kann die Beschränkung des Nachtfahrverbots zunächst in der Hauptsaison angewendet werden. Ausnahmeregelungen für spät anreisende Urlauber oder für Reisebusse sind dabei pauschal zu erteilen, um bürokratischen Aufwand zu minimieren. Mit Ordnungsbehörden und Polizei ist allerdings über ein geeignetes stichprobenhaftes Überwachungssystem nachzudenken, ohne dass derartige Lösungen nicht funktionieren.

Alternativ wird ein Ticketsystem vorgeschlagen, bei dem das Ticket (sozusagen der Berechtigungsschein) auf den zentralen Parkplätzen bzw. Infopunkten gelöst werden kann und dann für eine Stunde nach Anreise bzw. vor Abreise gültig ist.

### **Parkraumbewirtschaftung**

Die Steuerung des Individualverkehrs mittels Parkraum ist eng mit der Gesamtkonzeption zur Steuerung der Verkehre verknüpft. Werden bspw. Zonen mit Nachtfahrverbot eingerichtet, sind an den Eingangsbereichen Parkplätze vorzuhalten, um nächtlichen Anreisenden die Gelegenheit zum Abstellen der Fahrzeuge zu geben. Schwerpunktmäßig müssen folgende Gruppen über die Parkraumregelungen erfasst werden:

#### *Bewohner*

Für Anwohner/innen sind immer dann Angebote vorzuhalten, wenn deren Bedarf nicht auf eigenen Grundstücken abgedeckt werden können.

*Urlauber/Tagesgäste*

Besucher/innen sind nach Langzeitbesuchern und Tagesbesuchern zu unterscheiden. Insbesondere Tagesgäste sind mit möglichst klaren Wegweisungen auf geeignete Parkplätze zu lenken.

*Kunden (Kurzzeitparken)*

Kurzzeitparkplätze für Kunden sollten streng limitierte zeitliche Vorgaben erhalten. (Die Folge ist allerdings ein höheres Verkehrsaufkommen auf Grund schnelleren Wechsels.)

Mit der Staffelung der Parkgebühren kann zudem eine Präferenz in der Parkplatznutzung erreicht werden. Sinnvoll ist es, die gestaffelten Parkgebühren über das Wegweisungssystem zu verdeutlichen. Grundzüge des vorgeschlagenen Parkkonzeptes lassen sich wie folgt beschreiben:

- Vereinheitlichung des Parkleitsystems durch Verwendung gleicher Schilder
- Begrüßungs-/Informationstafeln
  - an den Ortseingängen, ggf. mit Haltebuchten
  - auf den zentralen Parkplätzen
- einheitliches Bewirtschaftungssystem
  - Staffelung nach Parkdauer und Gebühr
  - Kurzzeitparken im zentralen Kur-/Geschäftsbereich
  - „höhere“ Gebühren in Strandnähe (z.B. 2 €/h)
  - „moderate“ Gebühren im Bereich der entfernter liegenden Parkplätze (bspw. südlich der B 111 (Tagessatz von 5 €))
  - Parken von Reisebussen und Campingmobilen auf randständigen Parkplätzen
  - Kennzeichnung entsprechender Parkplätze
  - Zonenverbot für Campingmobile
  - Reisebusse nur zum Ein-/Ausstieg in zentralen Bereichen zugelassen
  - Ausweisung von Vorrangparkplätzen für Busse und Wohnmobile
- Bewohner-Parkzonen

**Empfohlene Parkangebote für einzelne Nutzergruppen****Bewohner:**

- Parken auf Grundstücken
- Zufahrt mit Ausnahme der Nachtzeiten frei (ggf. Zufahrt in den Nachtzeiten für Bewohner frei)

**Übernachtungsgäste:**

- Parken auf Grundstücken oder
- (kostenpflichtiges) Parken auf separaten Parkflächen
- Zufahrtsberechtigung nachts bei Ankunft

**Tagesbesucher:**

- Parken auf leicht auffindbaren Parkplätzen mit
  - guter Erreichbarkeit und hoher Kapazität
  - guter fußläufiger Anbindung an Strand und Kureinrichtungen
  - ggf. Bus-Shuttle-Einsatz an Wochenenden
  - Information/Wegweisung zwingend

Abb. 6: *Empfohlene Parkangebote für einzelne Nutzergruppen*

Vorgeschlagen wird das in Anlage 13 dargestellte System zur Parkraumbewirtschaftung, welches nur die großen Parkplätze in das Parkleitsystem aufnimmt. Strandnahe Parkplätze sollen, soweit sie für allgemeinen Verkehr genutzt werden, vergleichsweise hochpreisig vermarktet werden. Weiter entfernt liegende Parkplätze können unter günstigeren Konditionen beparkt werden können.

## 7.4 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Bansin

Für Bansin wird vorgeschlagen, eine Fußgängerzone im Zuge der Seestraße stufenhaft zu entwickeln und die Querungen im Zuge der Bergstraße und Wallstraße zu unterbinden. Eine Nachtspernung kann den gesamten Bereich zwischen Fischerweg und Seepark umfassen. Die großen Parkplätze von Sky und Lidl könnten zusätzlich für die Abwicklung von Nachtparkbedarfen genutzt werden. Ergänzend zur Busausstiegshaltestelle im Bereich des Seeparks kann ein Tagesbusparkplatz im Zuge der Feuerwache zwischen Bansin und Heringsdorf angeboten werden. Die baulichen Voraussetzungen in Bansin sind bereits weitgehend gegeben, so dass hier verkehrsbehördliche Maßnahmen in sinnvollen Stufen eingeführt werden können (s. Anlage 11a).

## **7.5 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Heringsdorf**

Heringsdorf ist aufgrund seiner bewegten Topografie und der schwierigen Anbindung der einzelnen Bereiche an die B 111 nur durch klare Hierarchisierung des Erschließungsstraßennetzes zu beruhigen. Schwerpunktmäßig sollen die Bereiche westlich der Seestraße sowie zwischen Seestraße und Friedenstraße als Kurzone mit Nachtfahrverbot ausgeprägt werden. Dabei bleiben die vorhandenen Parkplätze im Bereich der Mole am Rathaus auch nachts anfahrbar. Um die Erschließung der westlichen Bereiche der Maxim-Gorki-Straße sicherzustellen, sind Verbesserungen im Erschließungsstraßennetz und die Nutzung des Aldi-Parkplatzes für die nächtliche Anfahrt zu erwägen (s. Anlage 11b).

## **7.6 Ergänzende Beschreibung zum Konzept Ahlbeck**

In Ahlbeck ist ein wesentlicher Effekt durch die Beruhigung im Einfahrtbereich der Seestraße zu erzielen. Alternativ kann eine Sperrung in Höhe der Kaiserstraße oder aber eine zeitliche Sperrung ab 14.00 Uhr für den gesamten Bereich erfolgen. Bei Ausweisung der Seestraße als Fußgängerzone würde sich östlich und westlich davon jeweils ein auch nachts verkehrsberuhigter Bereich ergeben können. Eine ausreichende Kapazität von direkt von der B 111 anfahrbaren Parkplätzen ist vorhanden (s. Anlage 11c).

## 8. Umsetzung

### Abstimmung der Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Maßnahmenprogramme wurden im Rahmen von ämterübergreifenden Arbeitskreisen erörtert und abgestimmt. Es wird darauf ankommen, eine möglichst einvernehmliche Umsetzung in allen Kommunen zeitgleich zu erzielen. Empfehlenswert dazu ist es, ein gemeinsames Gremium zu bilden, in dem Fragestellungen kommuneübergreifend behandelt und für die Entscheidung vorbereitet werden. Sinnvoll erscheint die Form eines Arbeitskreises unter Hinzuziehung von politischen Vertreter/innen aus den Ausschüssen.

Die Arbeitskreise sollten die jeweiligen Bauämter bzw. nach der anstehenden Kommunalreform das Bauamt sowie politische Vertreter/innen und ggf. die örtlichen Interessenvertreter enthalten.

Prämisse für die Zusammenarbeit dieser Arbeitsgruppen sollte das Konsensprinzip sein. Lösungen können dann nicht grundsätzlich abgelehnt werden. Vielmehr gilt es, auf der Basis der vorhandenen Vorschläge in Konfliktfragen durch Versuchsphasen, die beobachtet und ggf. fachlich begleitet werden, Lösungen und Argumente zu prüfen und Kompromisse zu finden. Die stufenweise Umsetzung von Maßnahmen sichert zudem, dass kleinräumige Erfolge wahrgenommen werden, die auf andere Bereiche übertragbar sind.

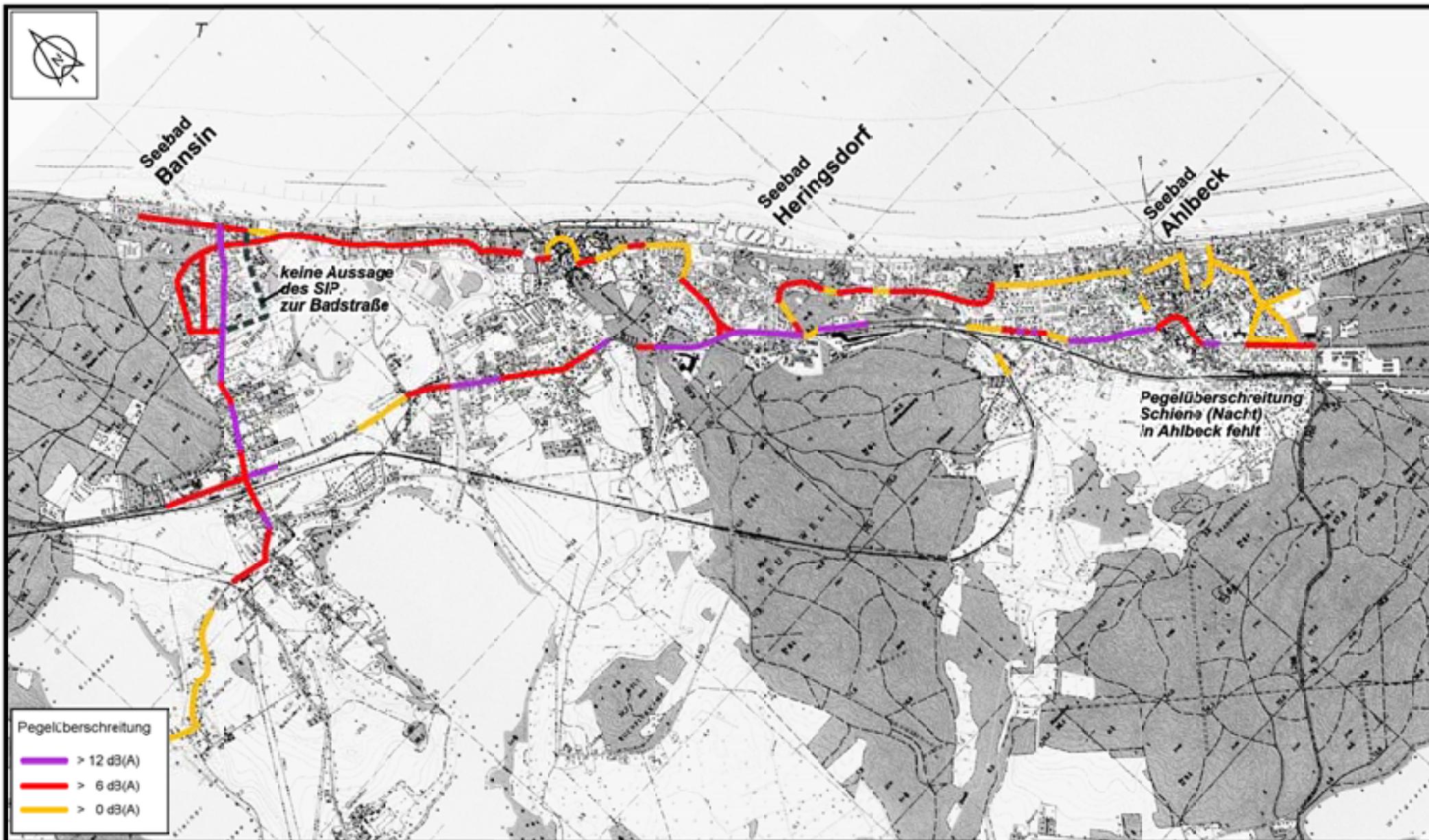
### Finanzierung

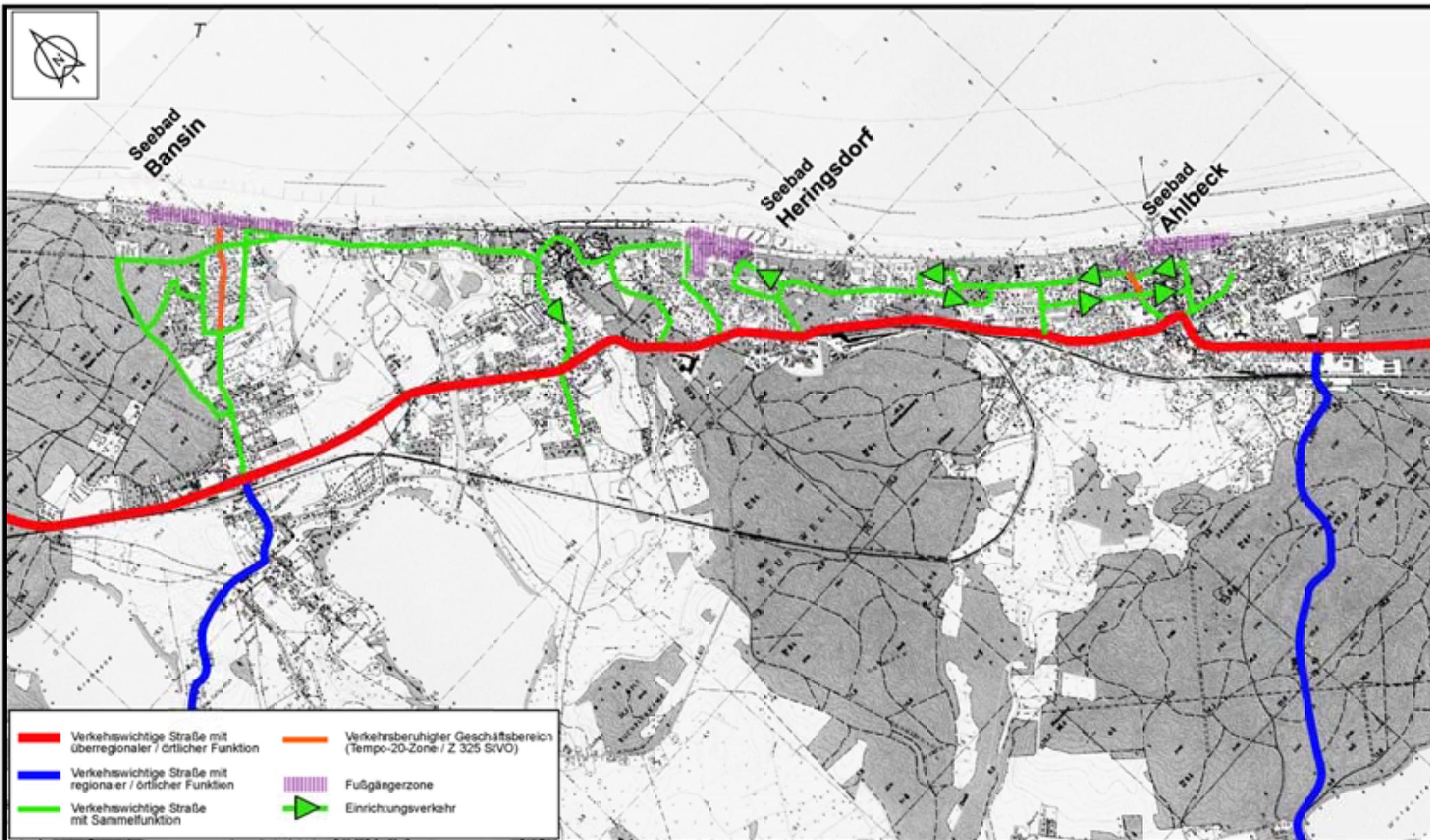
Die für die Umsetzung notwendigen Finanzmittel sollten aus den Gemeindehaushalten und den Haushalten der betroffenen Baulasträger – hier insbesondere vom Straßenbauamt – eingeworben werden. Rechtsauffassung in Bezug auf die Lärminderungsplanung ist, dass die maßgeblichen Verursacher des Lärms zur Behebung der Lärmprobleme verbindliche Aussagen in Bezug auf Finanzierung und zeitliche Programme treffen müssen. Die Kaiserbäder sollten dieses für die Maßnahmen auf der B 111 daher eindringlich beim Straßenbauamt einfordern. Die touristische Bedeutung der Kaiserbäder als Wirtschaftsfaktor für das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte auch in ministeriellen Gesprächen verdeutlicht werden. Dafür ist jedoch ein geschlossenes Meinungsbild der Kommunen mit eindeutiger Beschlusslage erforderlich. Ggf. sind Verkehrsbehörde und Straßenbauamt durch Beispiele aus anderen Kommunen und durch wiederholte Konsultationen für das Ergreifen von Maßnahmen zu gewinnen.

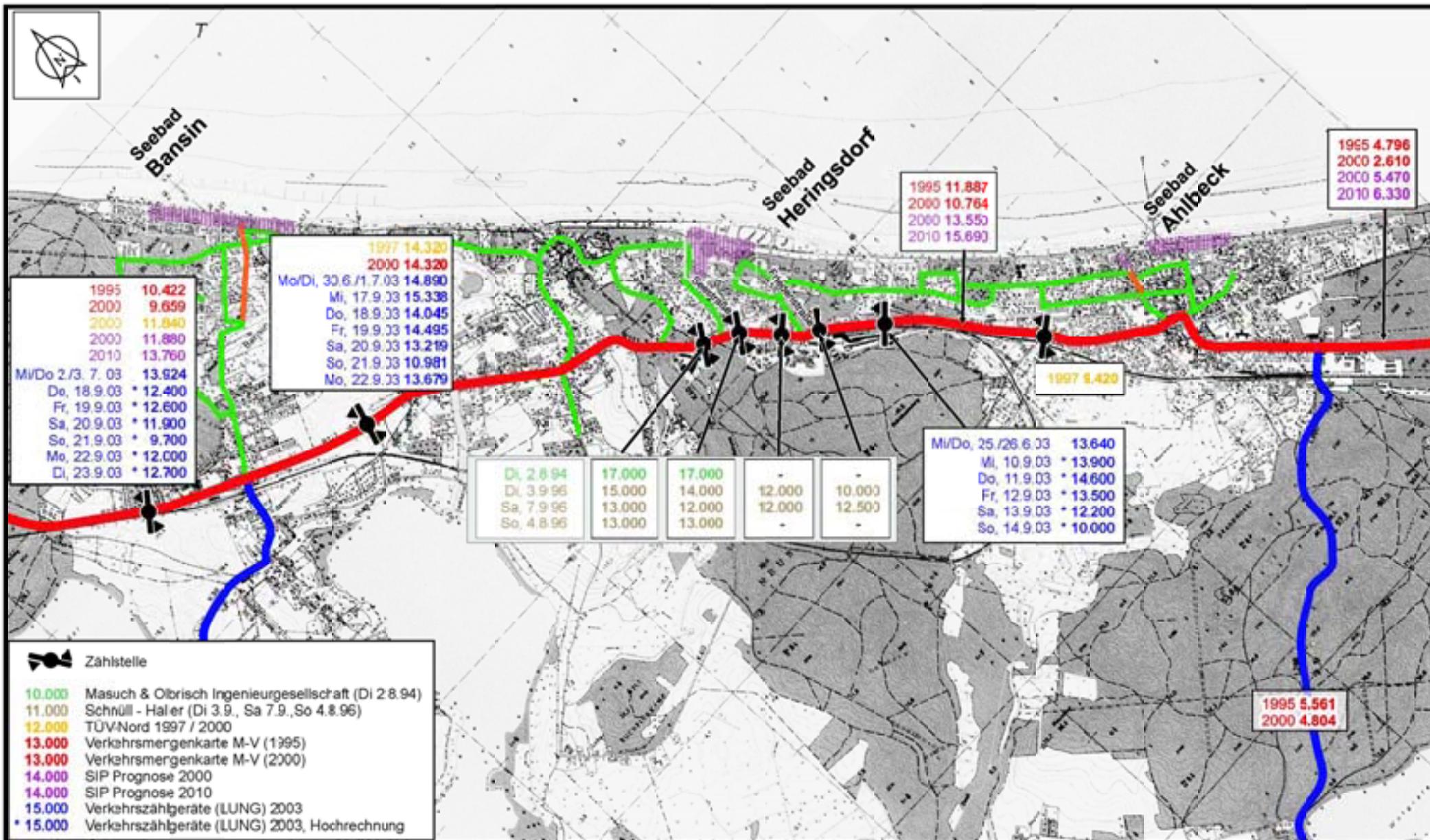
## 9. Fazit

Die angestellten Überlegungen im Rahmen der Lärminderungsplanung für die drei Kaiserbäder auf der Insel Usedom münden in eine auf die konkreten Ursachen abgestellte Maßnahmekonzeption, die stufenweise entwickelt und realisiert werden kann. Dabei sollen kommunübergreifende Abstimmungen dazu führen, dass gleichartige und aufeinander abgestimmte Lösungen in allen drei Kommunen zeitgleich umgesetzt werden.

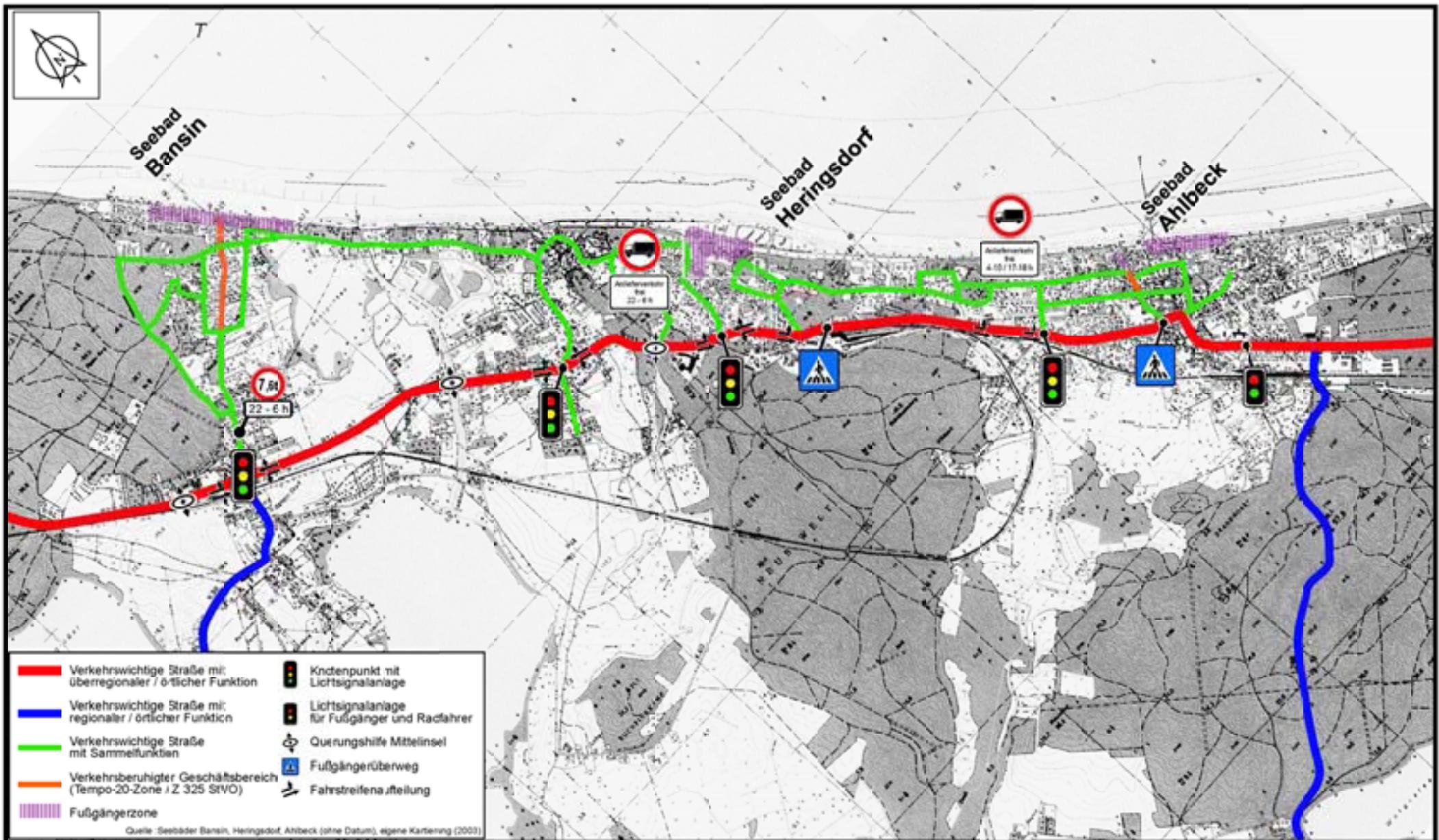
In Bezug auf die lärmindernden Wirkungen ist davon auszugehen, dass insbesondere die Nachtruhe durch die Entwicklung von Ruhezeiten deutlich verbessert wird. Darüber hinaus können entlang der B 111 gerade in Bezug auf die Spitzenpegel aber auch in Bezug auf die Minderung des Mittelungspegels vereinzelt Erfolge von mehr als 3 dB(A) Mittelungspegel erzielt werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass das Straßenbauamt – als an der Lärminderungsplanung verpflichtend beteiligter Baulastträger – seine Verantwortung bewusst wahrnimmt und ausübt. Dies beinhaltet auch, dass in Bezug auf die Klärung der Funktion der B 111 nach der avisierten Grenzöffnung nach Polen eine eindeutige Aussage erfolgt, die vor dem Hintergrund des tatsächlichen Verkehrsgeschehens einen ortsverträglichen Ausbau der Ortsdurchfahrten ermöglicht.

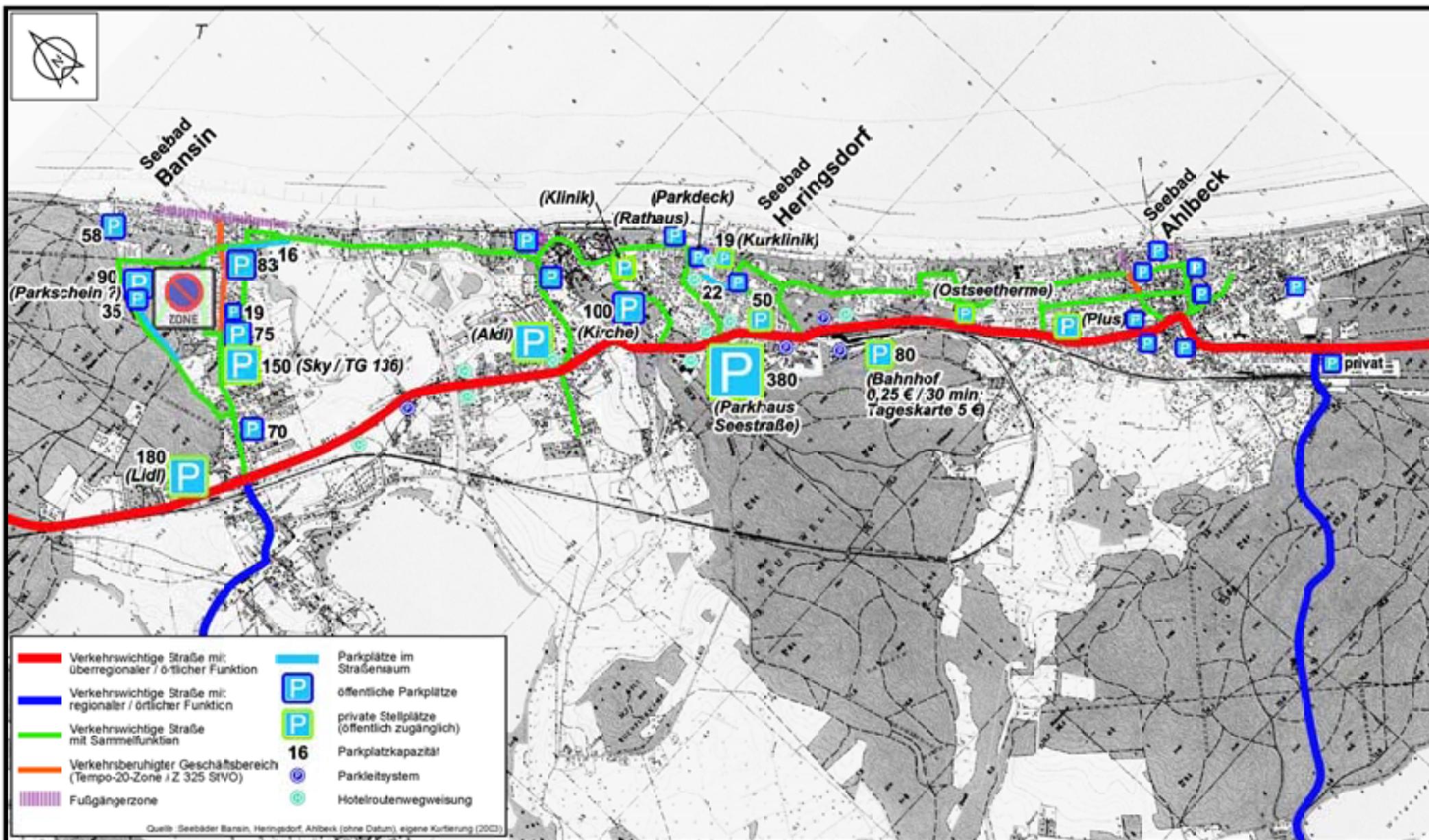


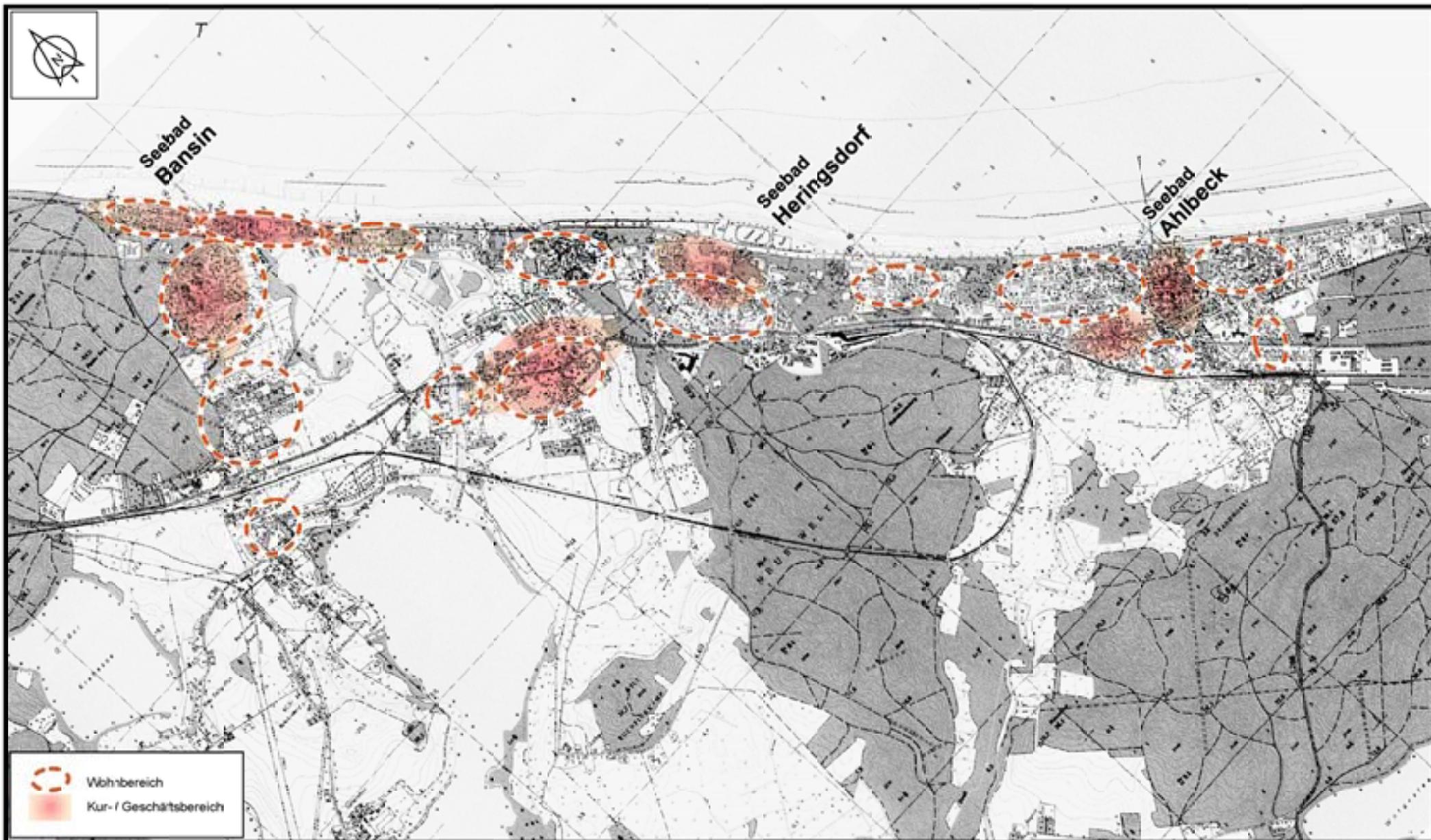






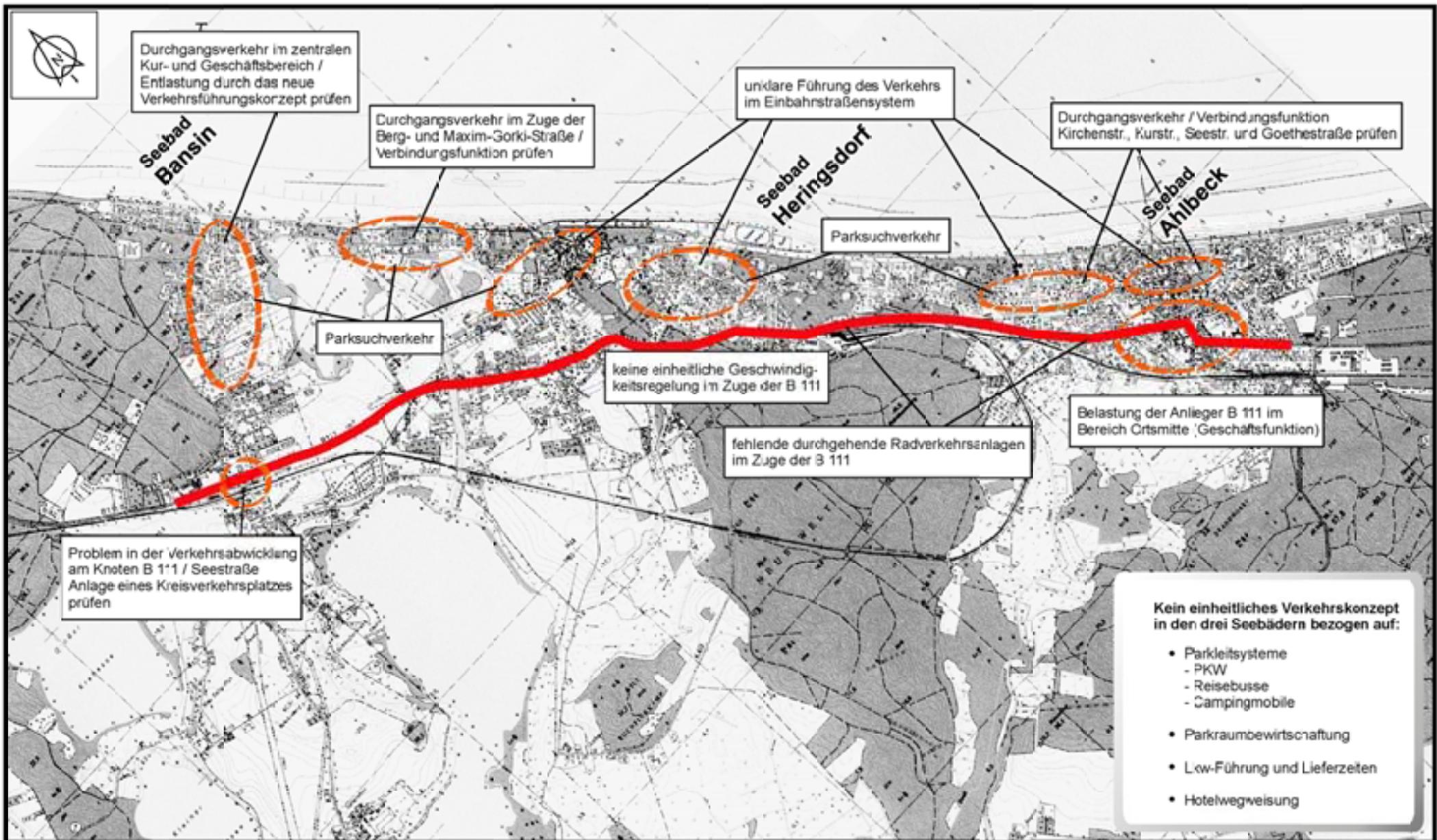


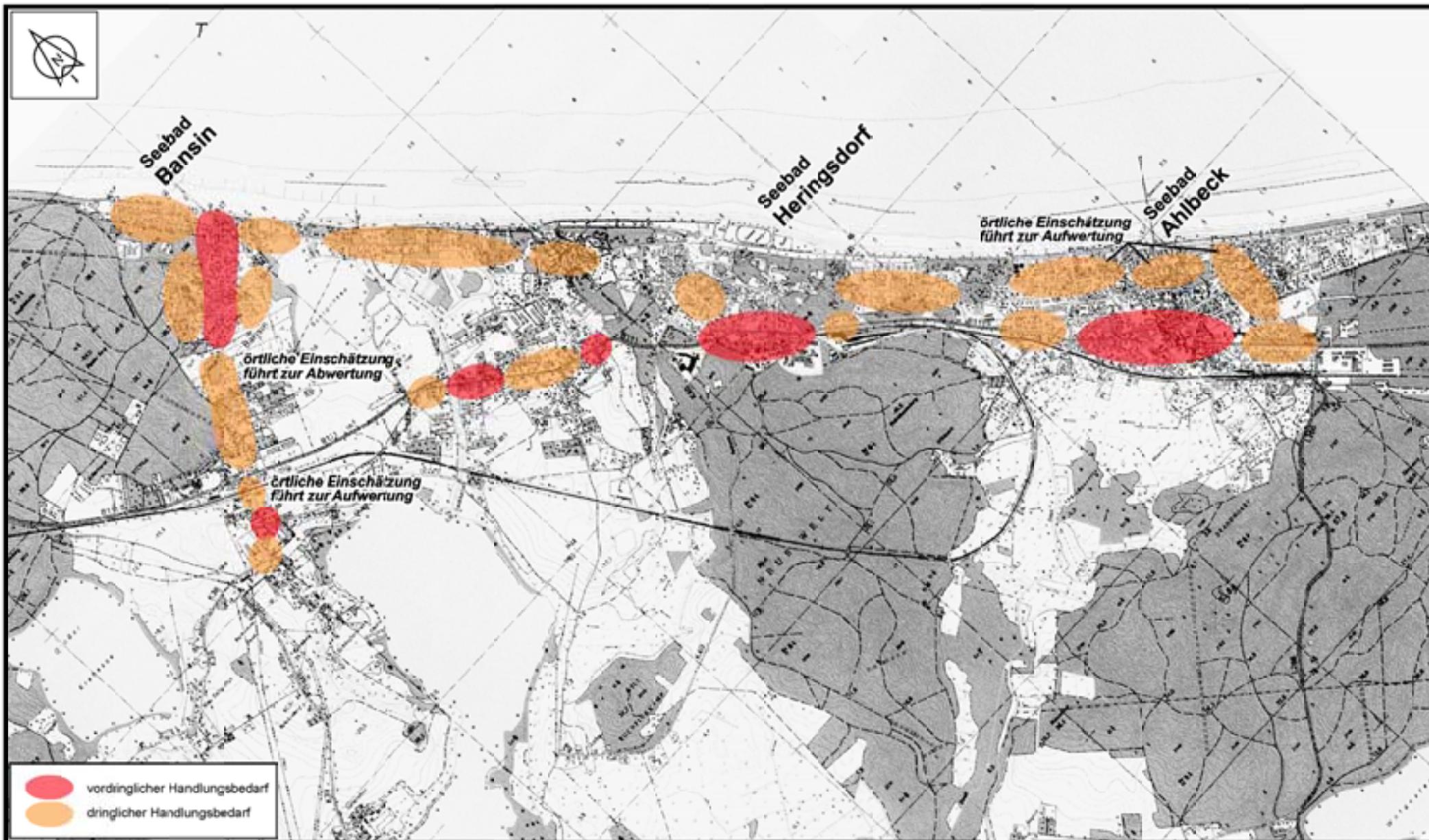


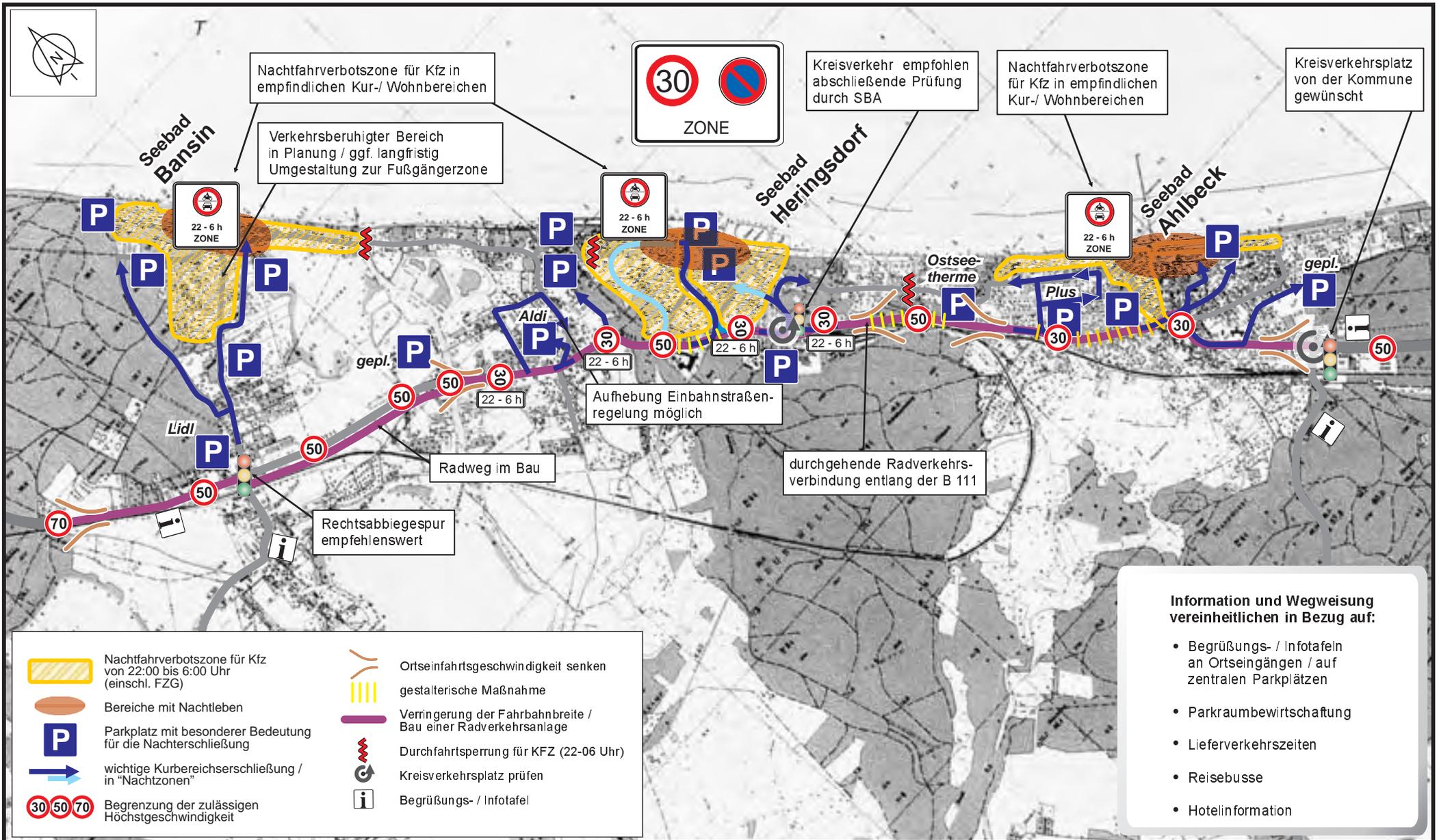


LÄRMMINDERUNGSPLANUNG  
**KAISERBÄDER**  
 BANSIN / HERINGSDORF / AHLBECK

LÄRMEMPFINDLICHE NUTZUNGEN





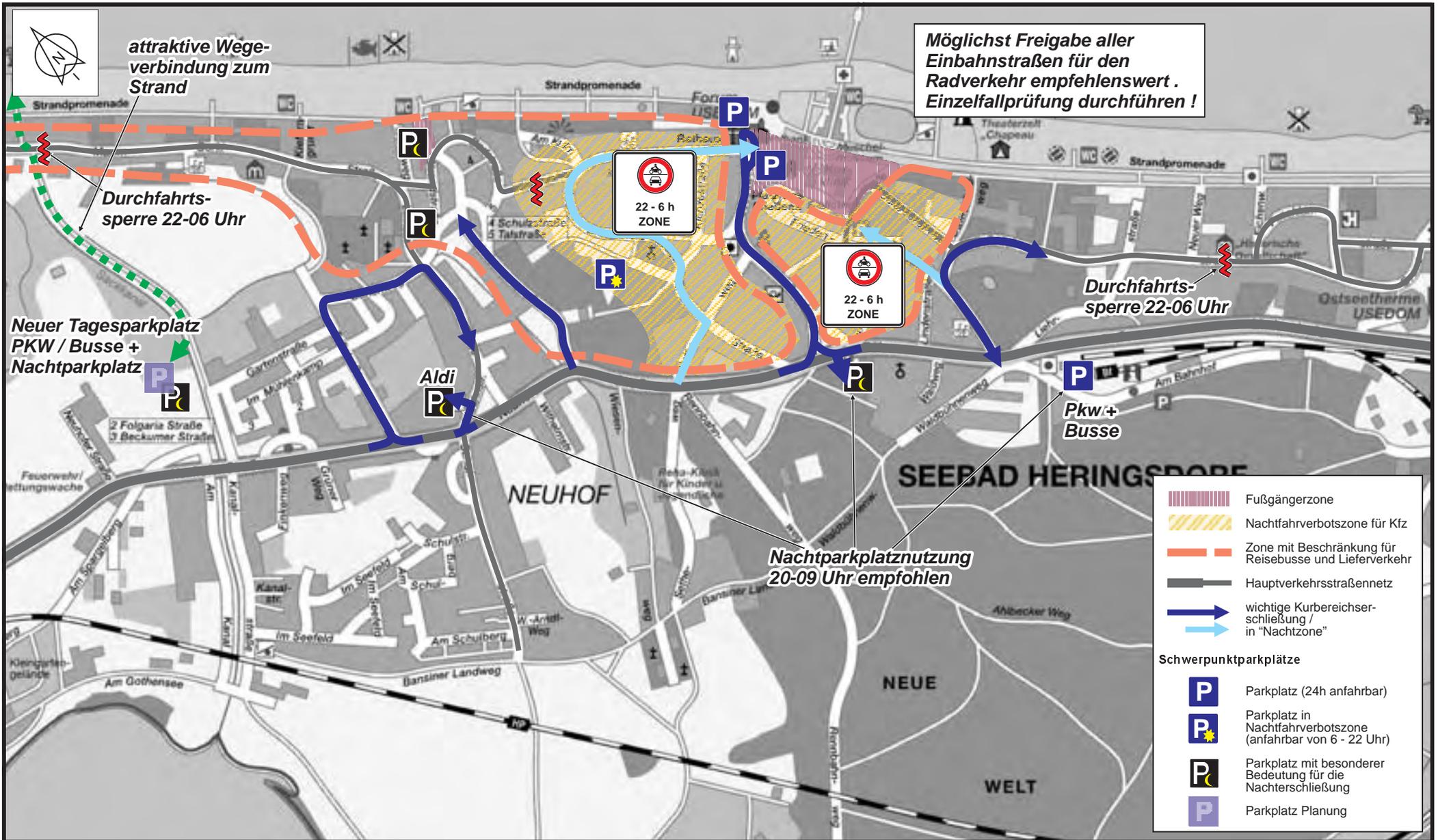


F1444.us\Par k Kaiserbäder2.cdr  
27-11-2003

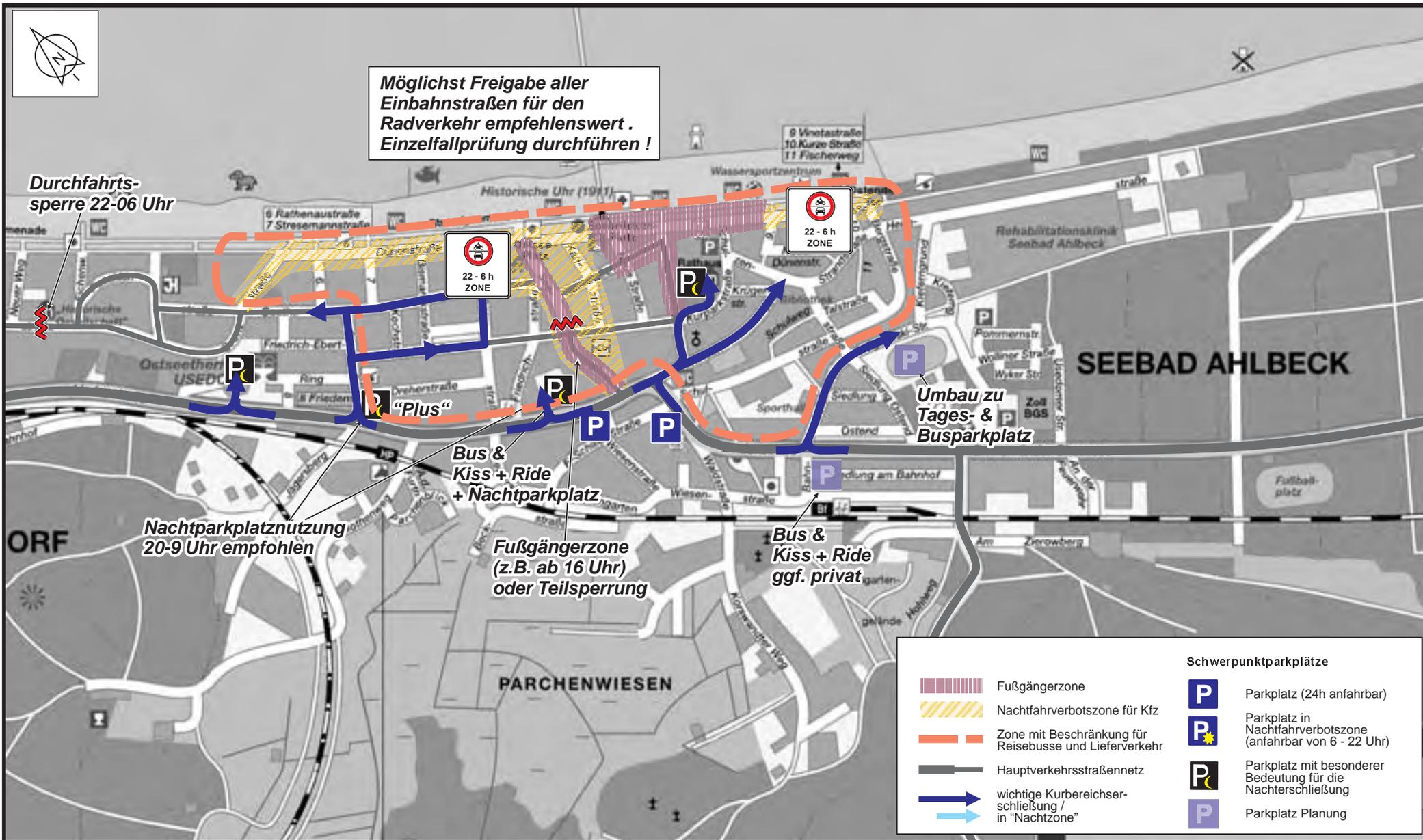
LÄRMMINDERUNGSPLANUNG  
**KAISERBÄDER**  
BANSIN / HERINGSDORF / AHLBECK

GESAMTKONZEPT  
1. STUFE



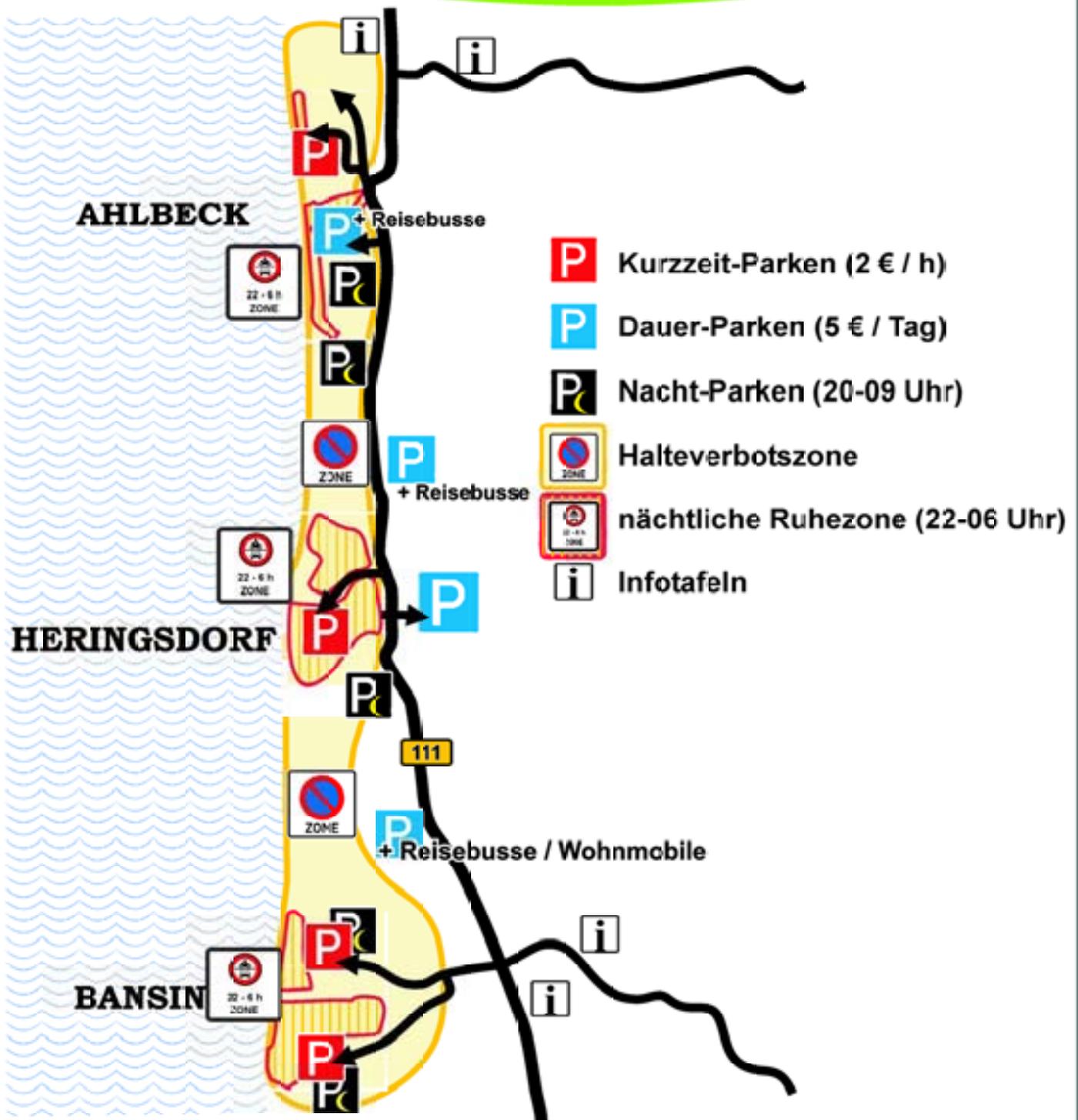


F1444.us\Heringsdorf.cdr  
27-11-2003



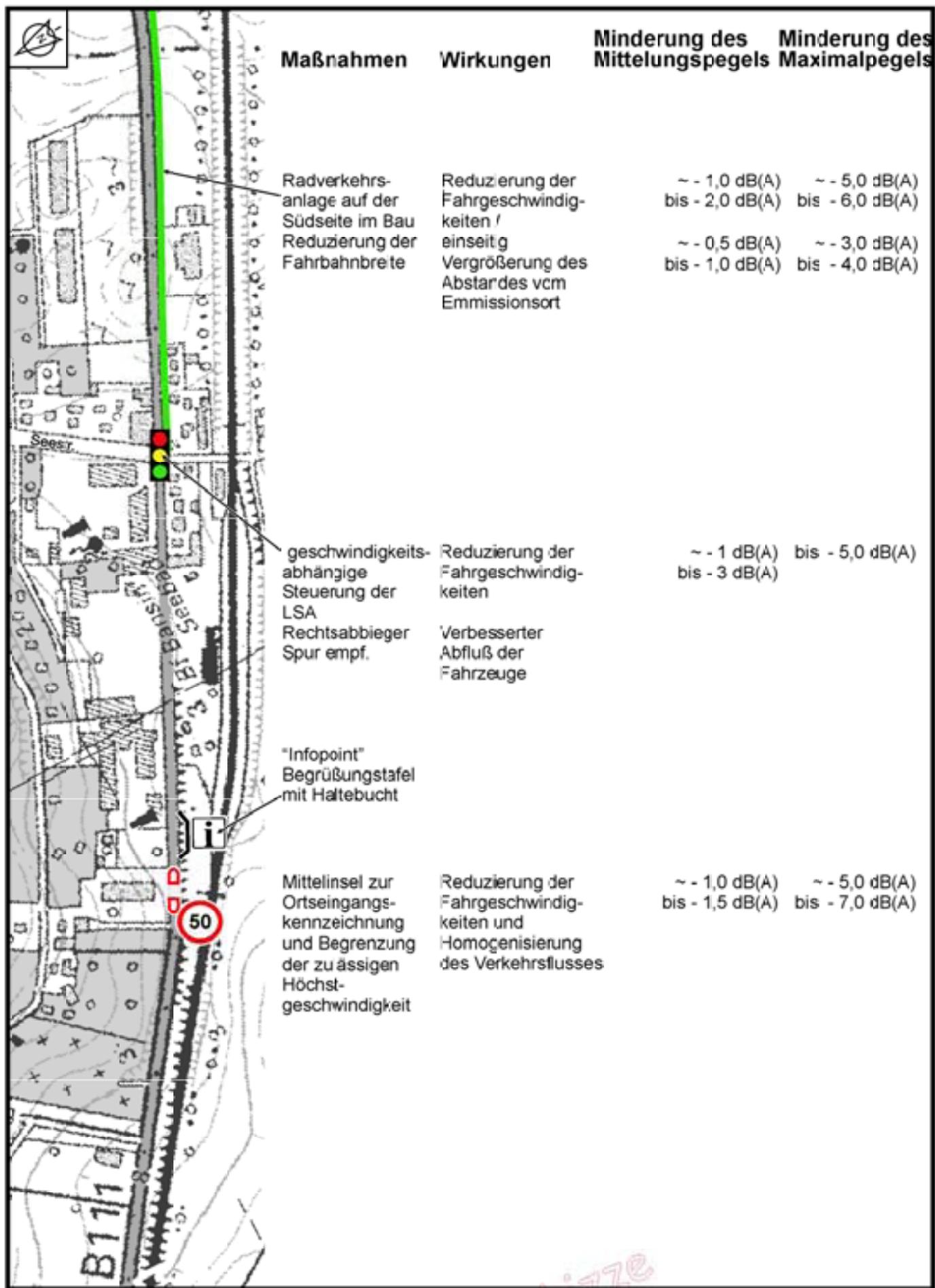


# Die kaiserlichen 3 AHLBECK, HERINGSDORF, BANSIN *besüßten ihre Gäste*



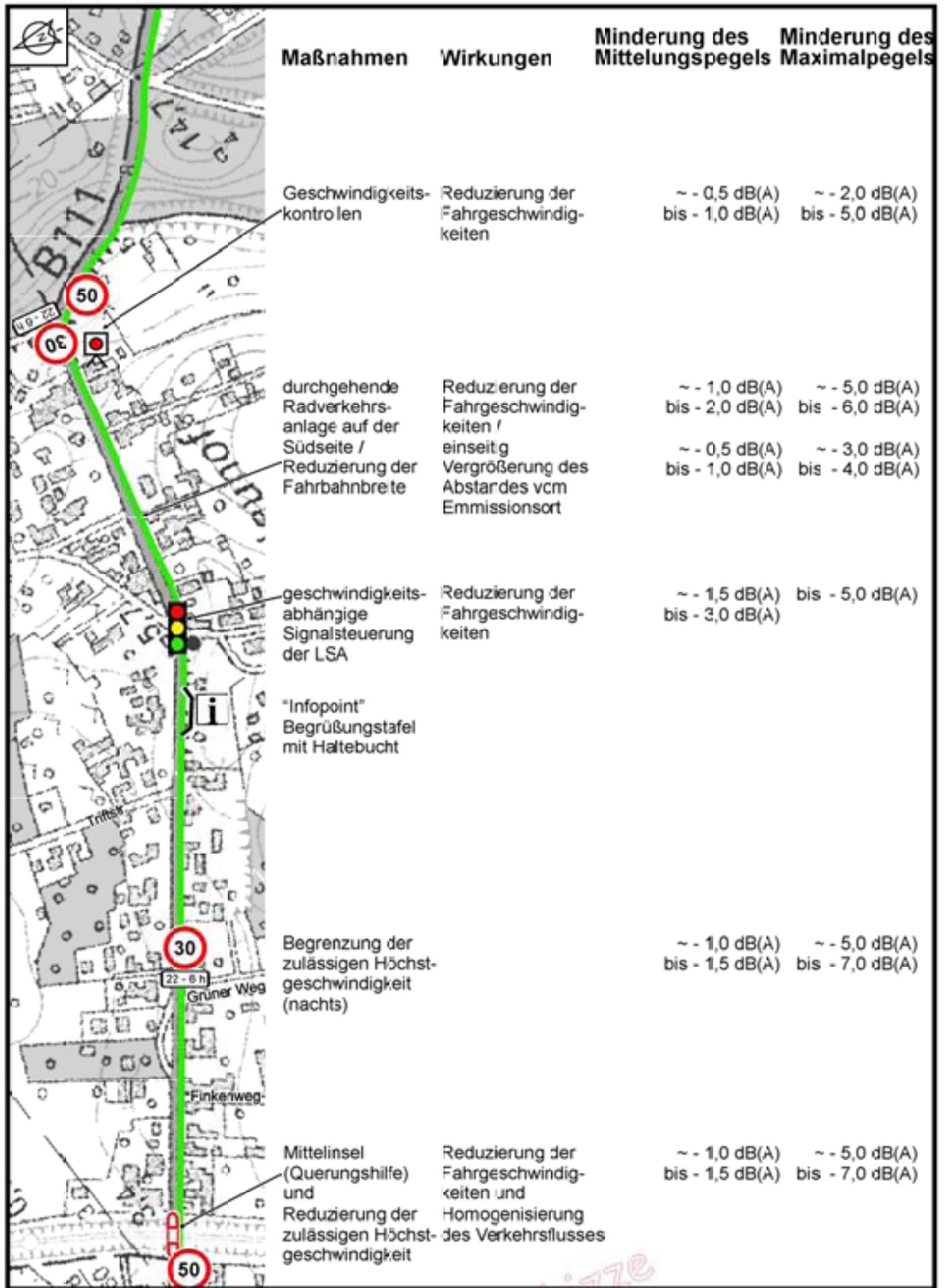
**Folgen Sie der Parkwegweisung  
und nutzen Sie die Info-Tafeln !**

**BEISPIEL**



p1444.uzp\IMP Maßnahmen.cdr  
01-12-03

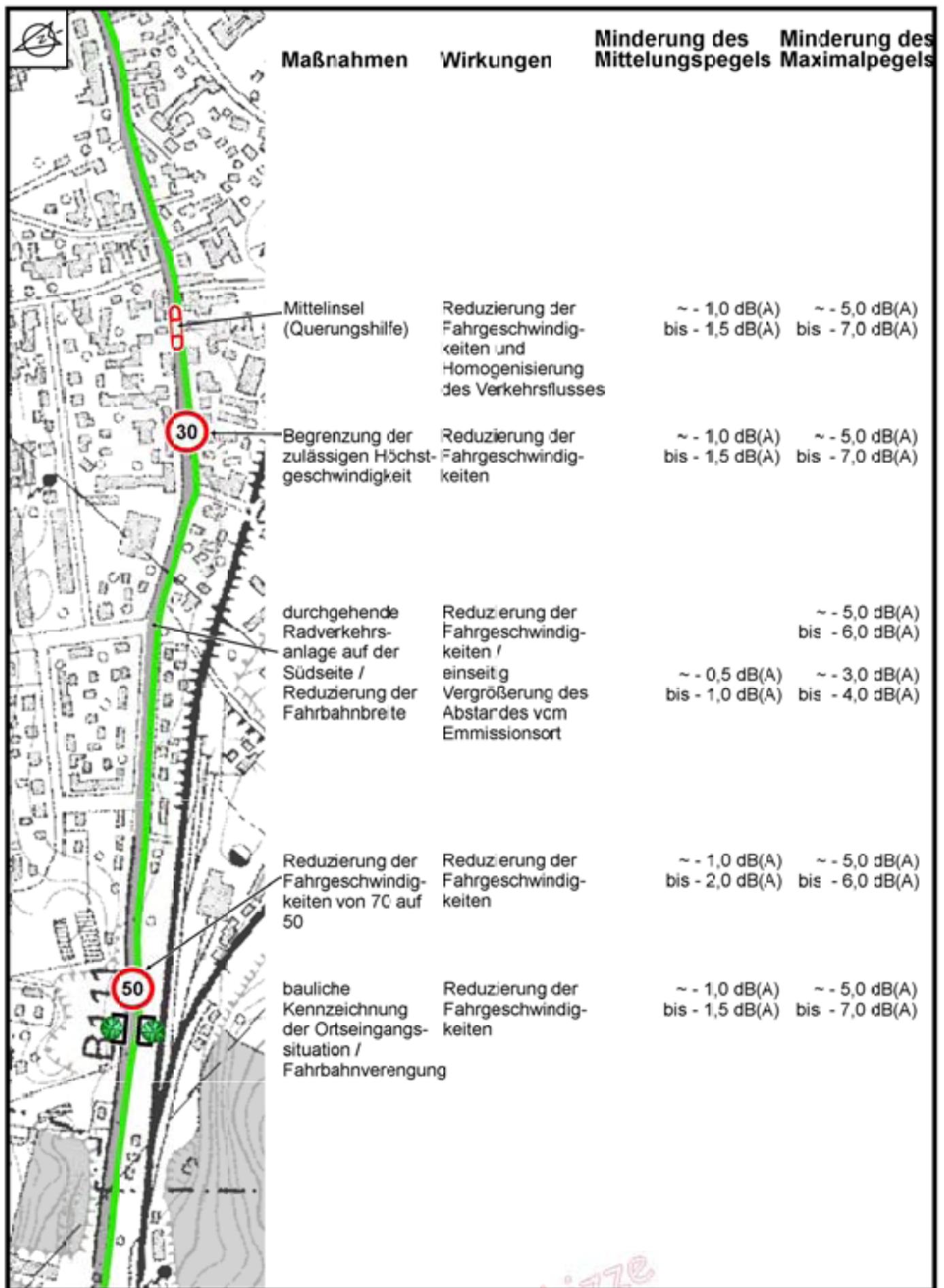
Prinzipskizze



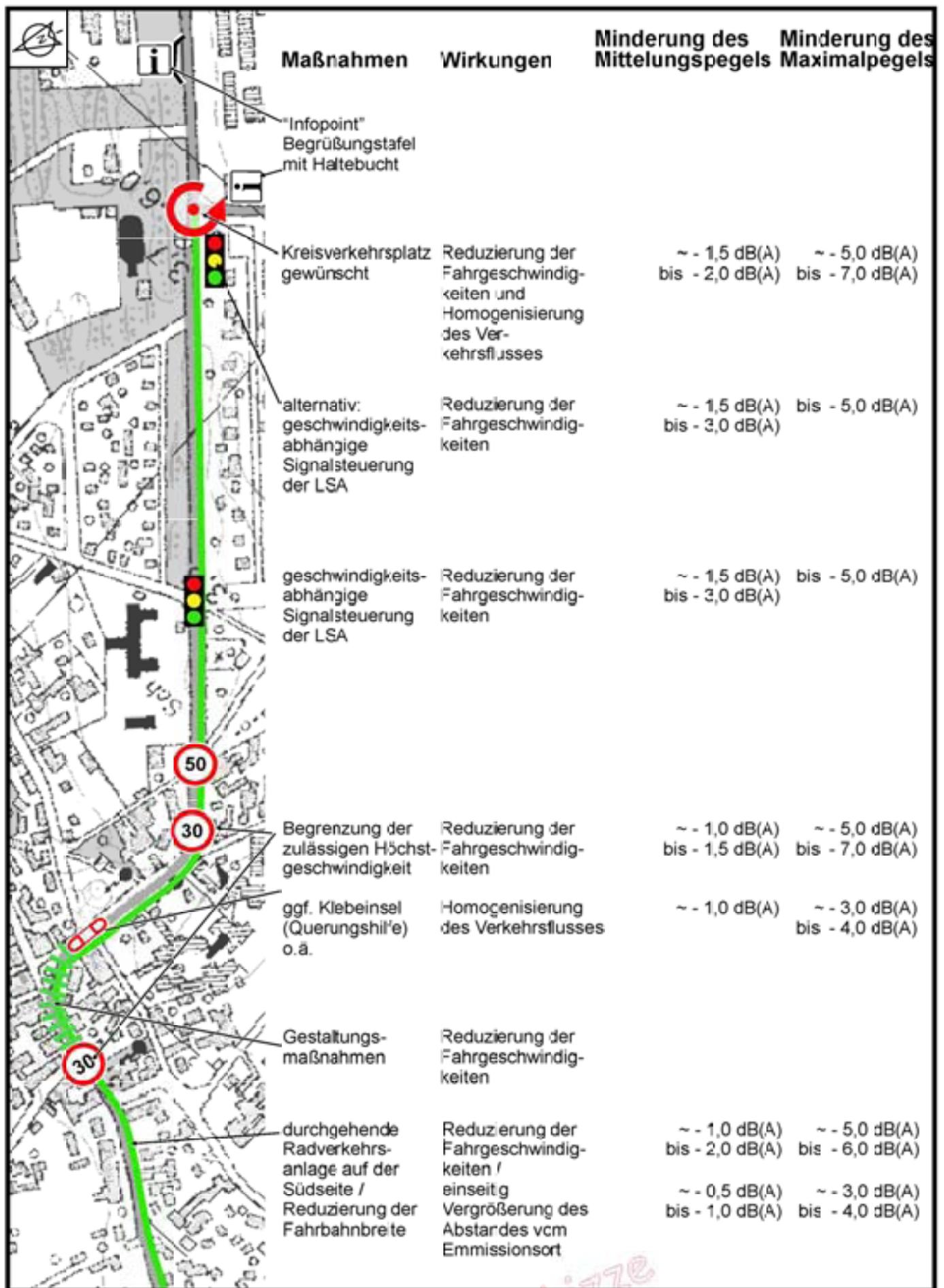
p1444.usp\IMP Maßnahmen.cdr  
01-12-03

	Maßnahmen	Wirkungen	Minderung des Mittelungspegels	Minderung des Maximalpegels
	durchgehende Radverkehrsanlage auf der Südseite / Reduzierung der Fahrbahnbreite	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten / einseitig Vergrößerung des Abstandes vom Emissionsort	~ - 1,0 dB(A) bis - 2,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 6,0 dB(A)
	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,0 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)
	Kreisverkehrsplatz prüfen	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und Homogenisierung des Verkehrsflusses	~ - 1,5 dB(A) bis - 2,0 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)
	alternativ: geschwindigkeitsabhängige Steuerung der LSA	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1 dB(A) bis - 3 dB(A)	bis - 5,0 dB(A)
	geschwindigkeitsabhängige Signalsteuerung der LSA	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,5 dB(A) bis - 3,0 dB(A)	bis - 5,0 dB(A)
	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (nachts)	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten	~ - 1,0 dB(A) bis - 1,5 dB(A)	~ - 5,0 dB(A) bis - 7,0 dB(A)

p1444.usp\IMP Maßnahmen.cdr  
01-12-03



p1444.uzp\IMP Maßnahmen.cdr  
01-12-03



p1444.uzp\IMP Maßnahmen.cdr  
01-12-03