

| Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4 |  |      |   | Zeitraum  |               |                | Kostenkategorie | Wirkungsklasse | Priorität | Abhängigkeiten  |
|---|--|------|---|-----------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------|---|
| Maßnahmenblock                                      | Einzelmaßnahmen  |      |   | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |                 |                |           |   |
| <b>1. Kernmaßnahmen</b>                             |  |      |   |           |               |                |                 |                |           |   |
| M1  | Prüfung Erweiterung der Bereiche mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup> auf 30 km/h im Nachtzeitraum im Zuge von Hauptverkehrsstraßen zur Abwendung erheblicher lärmbedingter Gesundheitsgefährdungen | M1.1 | Anklamer Straße (Europakreuzung - Brinkstr.) <sup>2</sup>               | X         |               |                | I               | IV             | ↑         | Zustimmung durch die oberste Verkehrsbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern erforderlich |
|   |  | M1.2 | Brinkstraße   | X         |               |                | I               | IV             | ↑         |   |
|   |  | M1.3 | Grimmer Straße (Am Neuen Friedhof – Osnabrücker Str.)                   | X         |               |                | I               | IV             | ↑         |   |
|   |  | M1.4 | Gützkower Straße (Bahnhofstr. - Neuenmorgenstr.)                        | X         |               |                | I               | IV             | ↑         |   |
|   |  | M1.5 | Stephanistraße / Lange Reihe (Goethestr. - Europakreuzung)              | X         |               |                | I               | IV             | ↑         |   |
| M2  | Prüfung, der Rahmenbedingungen für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen.  | M2.1 | Gaußstraße / Liese-Meitner-Straße / Kemnitzer Wende                     | X         |               |                | I               | III            | ↑         | Berücksichtigung Wechselwirkungen mit der Straßenraumgestaltung                             |
|   |  | M2.2 | Dubnaring / Max-Planck-Straße / Eldenaer Wende                          | X         |               |                | I               | III            | ↑         |   |
|   |  | M2.3 | Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße / Billrothstraße / Friedrich-Krüger-Straße | X         |               |                | I               | III            | ↑         |   |
|   |  | M2.4 | Verbindungsstraßen nördlich und südlich der Rudolf-Petershagen-Allee    | X         |               |                | I               | III            | ↑         |   |
| M3  | Straßenraumgestaltungskonzeption für den Gesamtstraßenzug Anklamer Straße / Anklamer Landstraße zwischen Groß Schönwalde und Europakreuzung  |      |   | X         |               |                | III             | III            | ↗         |   |
| M4  | Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt   |      |   | X         | X             |                | V               | IV             | →         |   |

<sup>1</sup> Nach Einzelfallentscheidung durch die Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt unter Beachtung der gesetzlichen und jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit ÖPNV, Wechselwirkungen mit LSA / Koordinierungsstrecken, potenzielle Verdrängungseffekte in das Nebennetz, gesamtstädtische Abwägung und Prioritätensetzung, Auswirkungen auf die Netzfunktion und Erreichbarkeit etc.). Zustimmung durch die oberste Verkehrsbehörde des Landes Mecklenburg-Vorpommern erforderlich.

<sup>2</sup> Für die Anklamer Straße wurde im Rahmen der Vorabstimmungen durch die Stadtwerke auf mögliche Konflikte mit der geplanten Spätlinie hingewiesen. Diese ist aufgrund der generell knappen Umlaufzeiten besonders sensibel auch für geringe Fahrzeitverlängerungen. Von den Stadtwerken wird daher aus diesem Grund eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung in der Anklamer Straße aktuell abgelehnt. Inwieweit dennoch eine Umsetzung möglich ist, sollte auf Grundlage der Erfahrungen zu den Fahrzeiten der Spätbuslinie im tatsächlichen Betrieb nochmals geprüft werden. Der rechnerische Fahrzeitverlust liegt bei lediglich ca. 19 s (Vergleich Konstantfahrt Tempo 50 bzw. 30).

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 4

| Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4 |   |      |  | Zeitraum  |               |                | Kostenkategorie | Wirkungsklasse | Priorität | Abhängigkeiten  |
|---|---|------|--|-----------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------|---|
| Maßnahmenblock                                      | Einzelmaßnahmen   |      |  | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |                 |                |           |   |
| M5  | Fortschreibung des städtischen Radverkehrskonzeptes   |      |  | X         |               |                | III             | III            | ↘         |   |
| M6  | Weiterentwicklung der innerstädtischen Ost-West-Radverkehrsachse R.-Petershagen-Allee   | M6.1 | Überplanung / komplexe Umgestaltung Europakreuzung                                   |           | X             |                | IV              | III            | →         |   |
|   |   | M6.2 | Verbesserung der Querungsmöglichkeiten W.-Rathenau-Straße                            |           | X             |                | III             | III            | ↘         |   |
|   |   | M6.3 | Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Karl-Liebnecht-Ring                           |           | X             |                | III             | III            | ↗         |   |
|   |   | M6.4 | attraktive Anbindung der F.-Loeffler-Straße  |           | X             |                | III             | III            | ↗         |   |
|   |   | M6.5 | direkte Anbindung Elisenpark (ca. 200 m Oberflächensanierung)                        |           |               | X              |                 | II             | II        | →   |
| M7  | Schaffung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen   | M7.1 | Weiterer Ausbau des Haltepunktes „Greifswald Süd“ als intermodale Verknüpfungsstelle | X         | X             |                | III             | III            | ↘         | Abstimmungsbedarf mit der DB AG                                   |
|   |   | M7.2 | Einrichtung von Mobilitätsstationen <sup>3</sup> an zentralen Punkten im Stadtgebiet |           | X             |                | III             | II             | →         |   |
|   |   | M7.3 | Aufwertung der Verknüpfung von MIV und ÖPNV am Stadtrand                             | X         | X             |                | II              | II             | →         |   |
| M8  | Anschaffung von vier weiteren Motivanzeigetafeln und Betrieb dieser auch in Lärmschwerpunktbereichen  |      |  | X         |               |                | II              | IV             | ↑         |   |
| M9  | 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 |

<sup>3</sup> An Mobilitätsstationen werden an zentralen Plätzen im Stadtgebiet verschiedene Verkehrsangebote (ÖPNV, Leihfahrrad, Carsharing, ggf. Taxi) miteinander verknüpft. Zusätzlich erfolgt in der Regel eine Verbindung mit Informationsangeboten sowie Radabstellmöglichkeiten.

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 4

| Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4 |   | Zeitraum  |               |                | Kostenkategorie | Wirkungsklasse | Priorität | Abhängigkeiten   |
|---|---|-----------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------|--|
| Maßnahmenblock                                      | Einzelmaßnahmen   | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |                 |                |           |  |
| <b>2. Integrierte Lärminderungsstrategie</b>        |   |           |               |                |                 |                |           |  |
| L1  | Bündelung des Verkehrs im Zuge des äußeren Hauptverkehrsstraßennetzes bzw. kleinteilige Netzergänzungen             |           |               | X              | -               | III            | ↗         | Umsetzung und ggf. Vertiefung bestehender Zielstellungen, Planungen und Konzepte |
| L2  | Geschwindigkeits- und Verkehrsüberwachung   |           |               | X              | -               | IV             | ↑         |  |
| L3  | Städtebauliche Dimensionierung und integrierte komplexe Straßenraumgestaltung gemäß RAST 06                         |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L4  | Prüfung der Möglichkeiten zur Umsetzung eines Pilotprojektes „echte Spielstraße“                                    | X         | X             |                | V               | IV             | →         |  |
| L5  | Regelmäßige Prüfung der Funktionalität und Weiterentwicklung bestehender Signalisierungs- und Koordinierungssysteme |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L6  | Umbau von Knotenpunkten zum Kreisverkehr  |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L7  | Neupflanzen / Verdichten von Alleebäumen bzw. der Straßenraumbegrünung  |           |               | X              | -               | II             | →         |  |
| L8  | Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung von Ortseingangsbereichen  |           |               | X              | -               | IV             | ↑         |  |
| L9  | Sanierung / grundsatter Neubau von Fahrbahnoberflächen  |           |               | X              | -               | IV             | ↑         |  |
| L10   | Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt in Betroffenheitsschwerpunkten  |           |               | X              | -               | IV             | ↑         |  |
| L11   | Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz   |           |               | X              | -               | II             | →         |  |
| L12   | Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege bzw. der Förderung des Umweltverbundes                                    |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L13   | Verbesserung der Angebote und Rahmenbedingungen für den Radverkehr  |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L14   | Förderung des Fußverkehrs   |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L15   | Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV und SPNV   |           |               | X              | -               | III            | ↗         |  |
| L16   | Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement   |           |               | X              | -               | II             | →         |  |
| L17   | Initiative und Werbung für eine Ausweitung der Kampagne STADTRADLN bei wichtigen interkommunalen Gremien            | X         |               |                | I               | III            | ↑         |  |

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 4

| Lärmaktionsplan Greifswald - Fortschreibung Runde 4 |  | Zeitraum  |               |                | Kostenkategorie | Wirkungsklasse | Priorität | Abhängigkeiten   |
|---|--|-----------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------|--|
| Maßnahmenblock                                      | Einzelmaßnahmen  | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |                 |                |           |  |
| L18   | Unterstützung von Carsharing (Auto teilen) sowie Fahrgemeinschaften  |           |               | X              | -               | III            | ↘         | Umsetzung und ggf. Vertiefung bestehender Zielstellungen, Planungen und Konzepte |
| L19   | Prozessorganisation und Monitoring   |           |               | X              | -               | II             | →         |  |
| L20   | Förderung der Elektromobilität   |           |               | X              | -               | II             | →         |  |
| <b>3. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete</b>      |  |           |               |                |                 |                |           |  |
| 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:**

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p><u>Kostenkategorien:</u></p> <p>KK I &lt; 10.000 €</p> <p>KK II 10.000 – 50.000 €</p> <p>KK III 50.000 – 250.000 €</p> <p>KK IV 250.000 – 1 Mio. €</p> <p>KK V &gt; 1 Mio. €</p> <p>- nicht nennbar</p> | <p><u>Lärminderungswirkung / Wirkungsklasse:</u></p> <p>I geringe gesamtstädtische Wirkung</p> <p>II geringe lokale Wirkung oder mittlere gesamtstädtische Wirkung</p> <p>III mittlere lokale Wirkung oder hohe gesamtstädtische Wirkung</p> <p>IV hohe lokale Wirkung</p> | <p><u>Priorität (Verknüpfung von Kostenkategorie und Wirkungsklasse):</u></p> <p>↘ geringe Priorität</p> <p>→ mittlere Priorität</p> <p>↗ hohe Priorität</p> <p>↑ sehr hohe Priorität (Sofortmaßnahme)</p> |
|--|--|--|

Legende zu Kostenkategorie, Wirkungsklasse und Priorität auf Seite 4