

Die öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplans (Stufe III) der Landeshauptstadt Schwerin erfolgte vom 06.04.2020 bis zum 05.06.2020. Während der Auslage gingen Einwendungen mit ergänzenden Vorschlägen und Hinweisen von zwölf Einzelpersonen (EP), sowie von der Lokalen Agenda 21 Schwerin e.V. – Arbeitsgemeinschaft Freifahrt Jetzt – (LA) ein. Alle Einwendungen wurden individuell ausführlich beantwortet. Im Folgenden sind alle Einwendungen und die dazugehörigen Abwägungsvorschläge nach Kategorien stichpunktartig dargestellt.

Anregungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h:

1. B 106 im Abschnitt Barther Straße (zurzeit 70 km/h) – von EP
 - Wird nicht geprüft, da kein Lärmbrennpunkt in der Lärmkartierung. Es ist nachvollziehbar, dass direkt hinter dem Lärmschutzwall an der B 106 immer noch eine gewisse Lärmbelastung vorherrscht. Dies wurde bereits im Bebauungsplan Nr. 05.90.01/2 "Wohnpark Lankow-Am Mühlenberg" berücksichtigt. Von der dem Lärmaktionsplan zugrundeliegenden Lärmkartierung abgesehen, welche hier keinen Lärmbrennpunkt verortet, erfüllt die Umgehungsstraße auch den Zweck die dichter bewohnten Innenstadtbereiche (mit etlichen Lärmschwerpunkten) von Verkehr zu entlasten. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit würde dieser Lenkungsfunktion abträglich sein.

Anregungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h:

2. Obotritenring – von EP und LA
 - Prüfauftrag im Lärmaktionsplan bereits vorgesehen.
3. Ostorfer Ufer – von EP
 - Prüfauftrag im Lärmaktionsplan bereits vorgesehen.
4. Graf-Schack-Allee (Ostorfer Ufer bis Johannes-Stelling-Straße) – von EP
 - Prüfung wird in Zusammenhang mit dem Ostorfer Ufer erfolgen.
5. Johannes-Stelling-Straße (Graf-Schack-Allee bis Schleifmühlenweg) – von EP
 - Prüfung wird in Zusammenhang mit dem Ostorfer Ufer erfolgen.
6. Seehofer Straße (Verlängerung Tempo 30 auf 500 m bis Ortsausgang Seehof) – von EP
 - Wird nicht geprüft, da kein Lärmbrennpunkt in der Lärmkartierung. Im Jahr 2009 wurden hier ca. 5.500 Kfz/Tag gezählt. Bei der letzten Zählung in 2016 waren es ca. 5.200 Kfz/Tag. Dies liegt noch weit unter der Schwelle, ab welcher Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen aufzustellen sind (ca. 8.200 Kfz/Tag bzw. 3 Mio Kfz/Jahr). Insofern verwundert es nicht, dass sich aus der Lärmkartierung von 2018/2019 kein Lärmbrennpunkt an diesem Abschnitt ergab. Die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, die 500 m nach dem Ortseingangsschild aus Richtung Seehof greift, wurde mit dem Beschluss 00881/2011 durch die Stadtvertretung festgesetzt. Begründet wurde dies mit der besseren städtebaulichen Integration der Straße, das heißt zur Minderung ihrer Trennwirkung (bessere Querung) und zur Verbesserung der Wohnqualität (Lärmschutz). Da es auf den letzten 500 m Richtung Ortsausgangsschild keine beidseitige Bebauung mehr gibt (kein Querungsbedarf) und dort auch die Häuser etwas weiter von der Straße entfernt stehen, gilt hier weiterhin 50 km/h.

7. Rogahner Straße nach Sanierung (wegen Straßenschäden zurzeit bei Tempo 30) – von EP
 - Wird nicht geprüft, da Straßenerneuerung mit Wiederherstellung Tempo 50 bereits zu einer Lärmreduzierung führen wird (Umsetzung Lärmaktionsplan Stufe II).
8. Lübecker Straße (Gosewinkler Weg bis Lankow) – von LA
 - Wird nicht geprüft. Die Ausweisung von Tempo 30 im aktuellen Abschnitt erfolgte u.a. wegen der großen Anzahl Betroffener, die sich aus der dicht anstehenden Mehrfamilienhausbebauung ergeben. Zudem wird so die Sicherheit für die Nutzer des abschnittswisen Fahrradschutzstreifens erhöht. Beide Aspekte liegen im aktuellen Tempo-50-Abschnitt nicht vor.

Anregungen zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf unter 30 km/h:

9. Hinter der Schmiede (Krebsförden) – von EP
 - Wird nicht geprüft, da kein Lärmbrennpunkt in der Lärmkartierung. Nach Zähldaten von 2017 dürften durchschnittlich maximal 2.500 Kraftfahrzeuge pro Tag auf der angesprochenen Straße verkehren. Da die asphaltierte Straße in gutem Zustand ist und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, ergibt sich hieraus kein Lärmschwerpunkt, welcher in einem Lärmaktionsplan spezifisch zu betrachten wäre.

Verschiedene straßenbezogene Anregungen zur Prüfung:

10. Ostorfer Ufer – Verlegung Richtung Ostorfer See und Fahrspurreduzierung – von EP
 - Wird nicht geprüft, da die geplante Prüfung von Tempo 30 angemessener ist. Während eine Aufschüttung des Uferbereiches eventuell technisch machbar wäre, wäre solch eine Maßnahme aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abzulehnen. Die Anzahl der Fahrspuren spiegelt die hohe Nutzung der Straße von ca. 25.000 Kfz pro Tag wieder. Insofern wird eine Fahrspurreduzierung nicht erwogen.
11. Speicherstraße – Einbahnstraßenregelungen und bauliche Beschränkungen – von EP
 - Wird nicht geprüft, da kein Lärmbrennpunkt in der Lärmkartierung. Die letzte Verkehrszählung von 2018 ergab eine Nutzung der Straße von 2.000 Kfz pro Tag. Da die asphaltierte Straße in gutem Zustand ist und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, ergibt sich hieraus kein Lärmschwerpunkt, welcher in einem Lärmaktionsplan spezifisch zu betrachten wäre.

Allgemeine Anregungen zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan:

12. Wohnmobil-Leitsystem mit freien Stellplätzen und Preisen – von EP
 - Wird nicht aufgenommen, da Stellplatzsuchverkehr bereits durch Apps vermieden werden könnte und dieses Thema nicht spezifisch in der Lärmaktionsplanung behandelt werden kann.
13. Laubbläser und Laubsauger verbieten – von EP
 - Wird nicht aufgenommen, da nicht Teil der Lärmaktionsplanung (Verkehrslärm) und ein städtisches Verbot dem Bundesrecht widersprechen würde.

14. Info-Kampagne zu T-30-Zonen (bzgl. Lärm) und dessen intensivere Beschilderung – von EP
 - Wird nicht aufgenommen, da die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht Teil der Lärmaktionsplanung ist. Weiterhin ist die Aufstellung von Verkehrszeichen immer im Einzelfall verkehrsrechtlich zu prüfen.
15. Attraktivere Gestaltung des Schweriner Nahverkehrs, z.B. Einführung einer allgemeinen 10-Minuten-Taktung für Busse und Straßenbahnen – von LA
 - Das Ziel der Förderung des ÖPNV ist bereits im Lärmaktionsplan vorgesehen. Spezifische Planungen hierzu können jedoch nicht Teil dieses Plans sein.
16. Weitere Tempo-30-Zonen mit dem Ziel ganz Schwerin als Tempo-30-Zone bis zum Jahr 2030 zu entwickeln – von LA
 - Wird nicht aufgenommen, da das 2030er-Ziel dem Bundesrecht widersprechen würde. Davon abgesehen wird wie bisher im Einzelfall geprüft wo neue Tempo-30-Zonen sinnvoll und rechtlich zulässig sind.
17. Asphaltierung bisheriger Kopfsteinpflasterstraßen – von LA
 - Wird nicht aufgenommen. Die Asphaltierung von Kopfsteinpflasterstraßen muss immer mit anderen Belangen abgewogen werden. Sowohl der Denkmalschutz, als auch der einfache Wunsch ein gewisses Ortsbild zu erhalten, können den Interessen des Lärmschutzes Grenzen setzen. Davon abgesehen, wird bei jeder geplanten Sanierung einer Straße auch der Lärmschutz mit in die Abwägung einbezogen.
18. Autofreie Straßen einrichten – von LA
 - Über die aktuell laufende Prüfung erster Fahrradstraßen wird dieses, auch dem Lärmschutz dienende Vorhaben, bereits in Angriff genommen. Eine spezifische Planung kann nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans stattfinden.
19. Autofreie Tage einrichten – von LA
 - Wird nicht aufgenommen. Obgleich solche bewusstseinsfördernden Aktionen auch im Sinne des Lärmschutzes sinnvoll sind, ist dessen Festschreibung im Lärmaktionsplan nicht notwendig. Eine Durchführung von autofreien Tagen ist jederzeit möglich, insofern genügend engagierte Menschen dazu beitragen. Nur wenn Letzteres gegeben ist, dürfte die Aktion auch erfolgreich sein.
20. Intergenerationelles Konzept für den schrittweisen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf ÖPNV-Angebote und Radverkehr – von LA
 - Wird nicht aufgenommen, da dies eine Aufgabe der übergreifenden Verkehrsplanung, zum Beispiel im Rahmen eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes anzusiedeln wäre. Davon abgesehen, ist das Ziel den ÖPNV und den Radverkehr zu stärken, bereits im Lärmaktionsplan verankert.
21. Besondere Bereiche, z.B. einige Innenhöfe, als „Lärmschutzoasen“ anerkennen – von LA
 - Wird nicht aufgenommen. Im Lärmaktionsplan werden bereits zahlreiche ruhige Gebiete (vorwiegend Naherholungsgebiete) ausgewiesen. Über diese werden ausreichend viele ruhige Orte in guter Erreichbarkeit langfristig geschützt. Das Mittel der Ausweisung von z.B. Innenhöfen als Lärmschutzoasen wird vorwiegend in Ballungsräumen genutzt, da dort die Entfernung zu ruhigen Gebieten oft sehr groß ist.
22. Ehrenamtliche Begleitung bei der Planung und Umsetzung des Lärmschutzes – von LA
 - Wird nicht aufgenommen, da diese nicht eingefordert werden kann. Ein Anknüpfungspunkt ergibt sich jedoch aus der jährlichen Informationsveranstaltung zur Umsetzung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan am Internationalen Tag gegen Lärm.