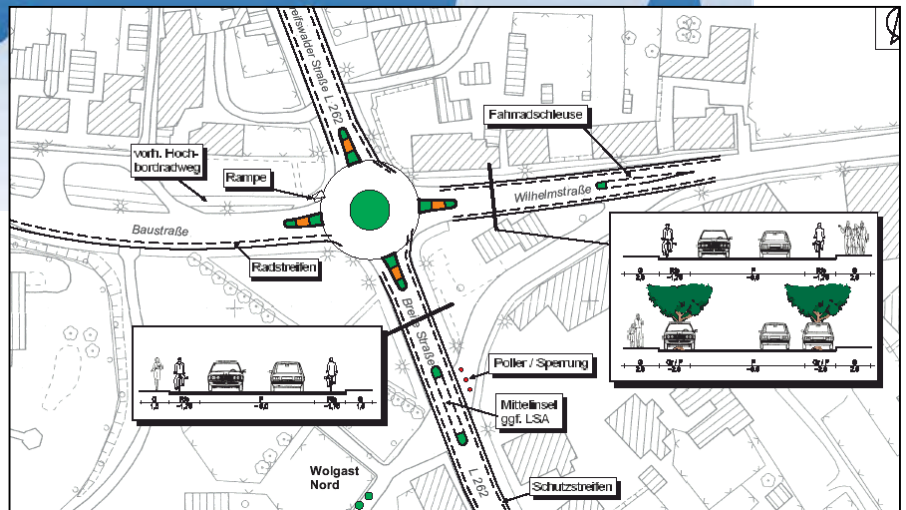
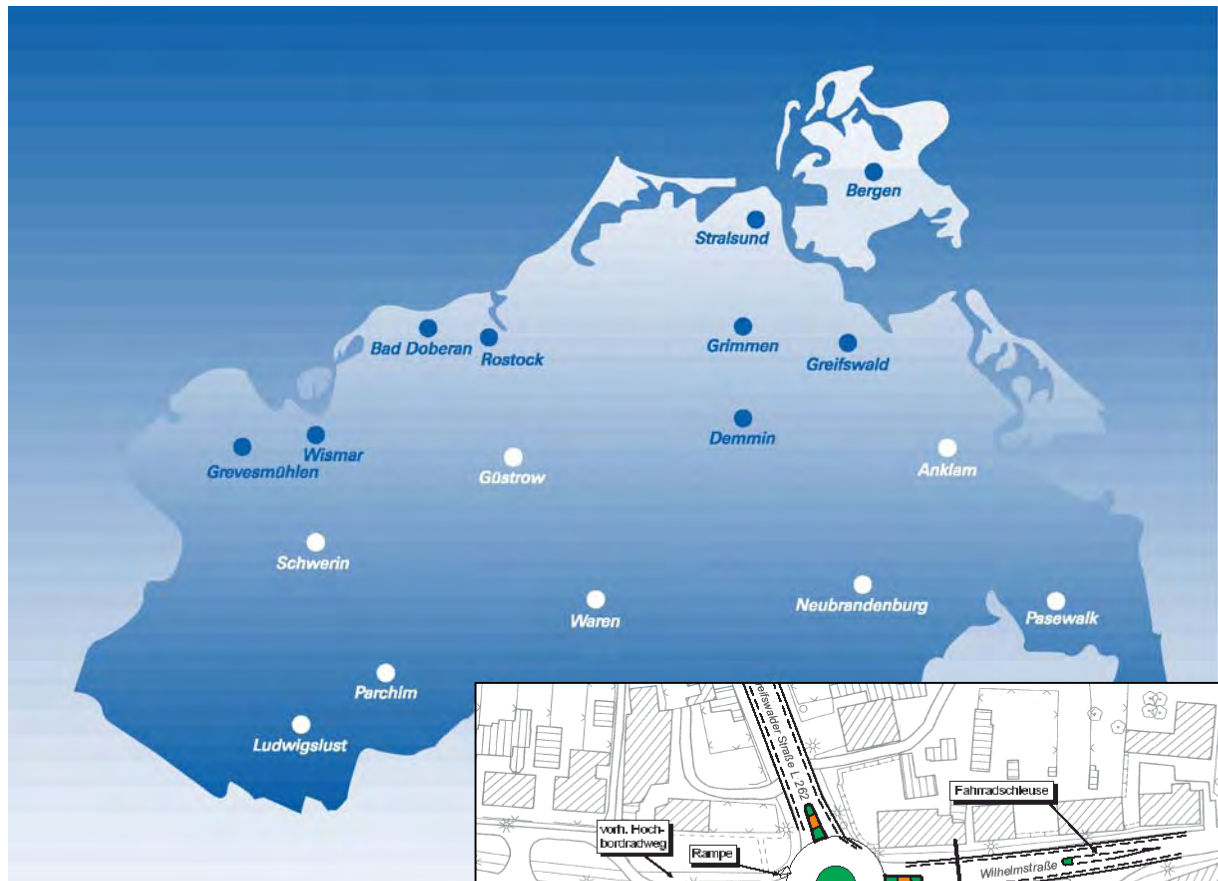


Lärmminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern

am Beispiel der Stadt Wolgast



MECKLENBURG-VORPOMMERN

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie
Mecklenburg-Vorpommern

LÄRMMINDERUNGSPLAN

STADT WOLGAST

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
BENZSTRASSE 7a, 14482 POTSDAM
TELEFON: 0331 / 7 47 13-14
TELEFAX: 0331 / 7 47 13-20

BEARBEITUNG: DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-ING. C. WEISNER

GRAFIK: G. HERNER

TYPOSCRIPT: DIPL.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS

GÜSTROW, HANNOVER Dezember 2004

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Ausgangslage	4
2. Vorgehen	5
3. Analyse und Bewertung der heutigen Situation	6
4. Konzeptionelle Ansätze.....	8
4.1 Handlungsebenen.....	8
4.2 Maßnahmenrepertoire.....	9
5. Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmenkonzepte	11
5.1 Maßnahmen im Straßennetz.....	11
5.2 Maßnahmen im Straßenraum	11
5.3 Parkraumbewirtschaftung	12
5.4 Maßnahmen für den Radverkehr	14
5.4.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.....	14
5.4.2 Förderung eines radverkehrsfreundlichen Klimas	15
5.5 Maßnahmen für den Öffentlichen Personenverkehr	16
6. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für die Konfliktbereiche.....	18
7. Fazit und weiteres Vorgehen.....	19

ANLAGENVERZEICHNIS

- 1 Netz der verkehrswichtigen Straßen
- 2 Ungefähre Verkehrsmengen
- 3 Konfliktbereiche Straßenverkehr – Ist-Situation Nacht
- 4 Verkehrserzeugende Gebiete und Einrichtungen
- 5 Schwerpunkte für lärmindernde Maßnahmen
- 6 Maßnahmen zur gesamtstädtischen Lärminderungsplanung
- 7 Parkleitsystem – Bestand
- 8 Parkleitsystem – Konzeptansatz
- 9 Muster für Hinweisschild auf das Parkleitsystem
- 10 Ausgewiesene Radwege – Bestand
- 11 Radverkehrsnetz – Entwurf
- 12 Maßnahmen für den Radverkehr – Beispielhafter Routenausbau
- 13 Maßnahmenvorschlag Veloroute Wall – Feldstraße / Bahnhofstraße
- 14 Maßnahmenvorschlag Veloroute Wall – Platz der Jugend
- 15 Maßnahmenvorschlag Wilhelmstraße / Breite Straße / Baustraße /
Greifswalder Straße
- 16 Maßnahmenvorschlag Hufelandstraße / Diesterwegstraße

TABELLENVERZEICHNIS

- Tab. 1: Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Zentrum von Wolgast..... 12

1. Ausgangslage

Mit der Erstellung des Schallimmissionsplanes im Jahre 1998 hat die Stadt Wolgast eine Grundlage für die Beurteilung der Lärmsituation im Stadtgebiet geschaffen. Die verkehrslärmbedingten Emissionen haben sich dabei als wesentlicher Problempunkt herausgestellt. Mit Fördermitteln des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) konnte die Erstellung des Lärminderungsplanes gefördert werden. Der vorliegende Bericht zeigt Ergebnisse und Handlungsschwerpunkte zur Lärminderung für die Stadt am Peenestrom auf.

Der § 47a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet Gemeinden in Wohngebieten und anderen schutzbedürftigen Gebieten, in denen nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden, Lärminderungspläne aufzustellen. Die Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine PGT Potsdam/Hannover wurde deshalb vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) mit der Aufstellung und Abstimmung des Lärminderungsplanes für das Stadtgebiet beauftragt.

Aufgabe der Lärminderungsplanung ist es, neben der Behebung akuter Konflikte, wie sie in Wolgast wegen der erhebliche Überschreitung der Grenzwerte an zahlreichen Orten vorliegen, auch einen Beitrag zur Stadtentwicklungsplanung und zur Sanierung der Altstadt zu leisten.

2. Vorgehen

Die Lärminderungsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung, die nur ämterübergreifend zu realisieren ist. Sie sucht die Kooperation und Abstimmung mit den Verantwortlichen der verschiedenen Stadtämter, da sie sowohl zur Behebung aktueller Missstände als auch zur Lärmvorsorge eingesetzt werden soll. Abstimmung und Prioritätensetzung der Lärminderungsmaßnahmen erfolgten in dem verwaltungsinternen ämterübergreifenden „Arbeitskreis Lärminderungsplanung“, der von der PGT moderiert wurde.

Die Bewertung der Dringlichkeit zur Auswahl von Lärminderungsmaßnahmen erfolgte auf der Grundlage des Schallimmissionsplanes, des Konfliktplanes sowie weiterer Kriterien wie ausgewählten Verkehrsdaten, straßenräumlicher Qualität, Wohnstandortqualität und den geplanten lärminderungsrelevanten Vorhaben.

Auf Grundlage dieser Kriterien wird durch gesamtstädtische Konzepte sowie beispielhafte Maßnahmen für ausgewählte Konfliktschwerpunkte aufgezeigt, welche Erfolge durch verschiedene Maßnahmen der Lärminderung theoretisch erreicht werden können.

Neben den Aussagen des Flächennutzungsplanes, des Landschaftsplanes, der Stadtentwicklungsleitlinien sowie der Sanierungsplanung sind die folgenden Unterlagen zur Lärminderungsplanung herangezogen worden:

- Flächennutzungsplan Stadt Wolgast ¹
- Verkehrsentwicklungsplan Stadt Wolgast ²
- Abschlussbericht zum Schallimmissionsplan der Stadt Wolgast ³
- Kartenteil zum Schallimmissionsplan der Stadt Wolgast ⁴
- Verkehrskonzept Städtebaulicher Rahmenplan „Historische Altstadt“ ⁵
- Planfeststellungsunterlagen Eisenbahnanschluss Insel Usedom und Beseitigung des Bahnübergangs B 111 in „Wolgaster Fähre“ ⁶

¹ Architektur- und Planungsbüro Dr. Mohr, Rostock, November 1997

² Ingenieurplanung (Ost) Lubenow · Witschel + Partner. Wallenhorst/Greifswald, Dezember 1995

³ NORDUM Institut für Umwelt und Analytik GmbH & Co. KG, Kessin/Rostock, Januar 1999

⁴ NORDUM Institut für Umwelt und Analytik GmbH & Co. KG, Ergänzungsband März 1999

⁵ Architektur- und Planungsbüro Dr. Mohr, Rostock, Oktober 1995

⁶ Planiver - Planungsbüro für Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen GmbH, Neubrandenburg, Juli 1996

3. Analyse und Bewertung der heutigen Situation

Zur Entwicklung wirksamer Maßnahmen zur Lärminderung ist zunächst eine Analyse der verkehrlichen Situation und die umfassende Betrachtung der einzelnen Lärmursachen erforderlich. Die heutige Situation der Stadt Wolgast hinsichtlich Lärmbelastung ist in den **Anlagen 1 bis 4** dargestellt.

Das derzeitige Straßenhauptnetz ist in der **Anlage 1** abgebildet und zeigt die Hauptverkehrsstraßen mit regionaler und innerörtlicher Bedeutung sowie die Hauptsammelstraßen. Hierzu gehören vor allem die Bundesstraße B 111 sowie die Landesstraße L 262, die heute noch mitten durch das Stadtgebiet geführt werden und viele innerstädtische Straßen belasten. Dargestellt sind auch die langfristig möglichen Auslagerungsmöglichkeiten des Verkehrs durch eine Ortsentlastung im Zuge der B 111 sowie mögliche weitere kleinteilige Netzergänzungen.

Die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsmengen, wie sie im Jahr 1993 erhoben und durch eigene Schätzungen für die Situation nach Aufhebung der Einbahnregelung ergänzt wurden, sind in der **Anlage 2** enthalten. Diese Verkehrsmengen bilden die Basis für die Berechnungen des Schallimmissionsplanes.

Der **Anlage 3** kann die aus dem Konfliktplan ermittelte Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte nach 16. BImSchV entnommen werden, wobei der Straßenverkehr Hauptverursacher des Problems ist. Lediglich entlang der Bahnstrecke werden einige angrenzende Bereiche zusätzlich durch die Lärmbelastung des Schienenverkehrs betroffen. Auf der Schlosinsel gibt es darüber hinaus Probleme mit dem angrenzenden Gewerbe. Diese Einschätzung der Problembedeutung ist Basis aller weitergehenden Arbeitsschritte und auch der Dringlichkeitsbewertung.

Deutlich werden die in **Anlage 3** dargestellten Pegelüberschreitungen der zulässigen Grenzwerte an der Bebauung entlang der Straßen durch die sehr hohen Verkehrsmengen auf der B 111. Die starken Belastungen durch Lärm in der Bahnhofstraße, Saarstraße und Heinrich-Heine-Straße haben ihre Ursachen teilweise im Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster) sowie in hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Als besonders konflikträchtig erweisen sich folgende Knotenpunkte einschließlich der angrenzenden Straßenabschnitte:

- Chausseestraße / Robert-Koch-Straße,
- Platz der Jugend am Knoten Chausseestraße / Breite Straße / Bahnhofstraße,
- Oberwallstraße / Peenemünder Straße beiderseits des Schlossgrabens,
- Breite Straße / Baustraße / Greifswalder Straße / Wilhelmstraße,
- Wilhelmstraße in Höhe Lustwall sowie die
- Bahnhofstraße

Die **Anlage 4** enthält die wesentlichen heutigen und zukünftigen verkehrserzeugenden Gebiete und Einrichtungen wie die historische Altstadt, neue Wohn- und Mischgebiete, wichtige Infrastruktureinrichtungen, die Gewerbe- und Industriegebiete sowie die wesentlichen öffentlichen Parkplatzstandorte in der Altstadt bzw. am Rande der Altstadt.

Die Lärmsituation in Wolgast ist besonders in den in **Anlage 5** dargestellten Problemlagen zu beheben. Dabei wird unterschieden nach

- Schwerpunkten für flächenhafte Maßnahmen im Verkehr;
- Schwerpunkten für linienhafte Maßnahmen im Verkehr sowie
- Bewertung von Trassenvarianten für Straßennetzergänzung.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt B 111, die erst kürzlich ausgebaut wurde, ist das Potenzial zur Ergreifung weiterer Maßnahmen zur Lärminderung vglw. gering. Langfristig sind jedoch Auslagerungsmöglichkeiten des Verkehrs durch die vom Straßenbauamt Stralsund geplante Ortsentlastung im Zuge der B 111 gegeben.

4. Konzeptionelle Ansätze

4.1 Handlungsebenen

Wesentliche verkehrliche Strategien der Stadt Wolgast zur Lärminderung sind:

- Verkehrsvermeidung (Förderung des Umweltverbundes, „Stadt der kurzen Wege“)
- Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses
- Verbesserung des Straßenraums (Straßenoberfläche, Gestaltung der Seitenräume)
- Verkehrsverlagerung (räumliche Verlagerung der Verkehrsströme, vor allem des motorisierten Individualverkehrs)

Auf der Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung sind zunächst die gesamtstädtisch wirksamen Maßnahmen zu untersuchen, mit denen die verkehrsbedingten Lärmimmissionen eingedämmt werden können (vgl. Kap. 5). Relevante Maßnahmen zur Lärminderung aus gesamtstädtischer Sicht sind Maßnahmen, die einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (mIV) dienen oder die Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel und des ÖPNV anstreben.

Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr in der Stadt Wolgast soweit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern sind insbesondere:

- Maßnahmen im vorhandenen Straßennetz
- Netzausbaumaßnahmen und Umgehungsstraßen für den Kfz-Verkehr
- Ausbau des Parkleitsystems
- Entwicklung eines Radroutennetzes und dessen schrittweiser Ausbau
- Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs

In einem weiteren Schritt werden einzelne kurzfristig realisierbare Maßnahmen für die Umsetzung im Straßenraum in Frage kommende Maßnahmen beispielhaft aufgeführt (vgl. Kap. 6).

4.2 Maßnahmenrepertoire

Die folgenden Maßnahmen sind geeignet, eine Lärminderung im Bereich des Straßenverkehrs von Wolgast zu erreichen:

- **Reduzierung der Verkehrsmengen**

Die Verkehrsmenge an sich 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 klassifizierten Straßen in Wolgast sowie in der Baustraße liegen an vielen Stellen deutlich darüber. Eine Minderung der Verkehrsmengenbelastung ist daher immer dort zu prüfen, wo Belastungen unzumutbar sind. Eine Halbierung der Verkehrsmenge führt zu deutlich wahrnehmbarer Verringerung des Lärmpegels.

- **Veränderung der Zusammensetzung des Verkehrs /**

- Reduzierung des Schwerverkehrs**

Ein besonders störendes Element des Straßenverkehrs ist der Lkw-Verkehr, da ein Lkw bei 50 km/h so laut ist wie etwa 20 Pkw. Insofern ist es sinnvoll, besonders den Lkw-Verkehr aus lärmempfindlichen Bereichen zu verlagern. Neben dem Durchgangsverkehr auf der B 111 betrifft dies besonders die Erschließung des Werftgeländes sowie des nördlichen Industriegebietes „Am Poppelberg“, für die deshalb kleinteilige Straßennetzergänzungen vorgesehen sind.

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 zudem eine aufschlussreiche Hilfestellung für die Lärminderungsplanung, da mögliche neue, gezielte Konzepte für einzelne Fahrzeugklassen entwickelt werden können. Durch Lenkung, Lkw-Wegweisung und Lkw-Routenführung sollte Lkw-Verkehr auf geeignete lärmverträgliche Routen verlagert werden. Besonders nachts wurden damit in zahlreichen Kommunen positive Erfahrungen gesammelt.

- **Reduzierung der Geschwindigkeiten**

Eine Halbierung der Geschwindigkeit hat in bezug auf die Lärminderung nahezu eine Halbierung des Geräuschpegels zur Folge. Geschwindigkeitsreduzierungen tragen außerdem erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

- **Verbesserung des Verkehrsflusses**

Ein unsteter Verkehrsfluss trägt zur Erhöhung des Verkehrslärmes bei. Daher ist eine Verstetigung des Verkehrsablaufs im Bereich der lärmbelasteten Bereiche empfehlenswert. Besonders Pegelspitzen, die z.T. erheblich über den im Schallimmissionsplan angegebenen Mittelungspegeln liegen, können dadurch gemindert werden.

- **Sanierung bzw. Erneuerung des Straßenbelags**

Je schlechter der Straßenzustand ist, desto lauter ist sein Befahren. Die Verbesserung des Straßenzustands im Bereich von Konfliktgebieten kann zu teilweise erheblichen Senkungen des Lautstärkepegels gerade auch bei Pegelspitzen führen.

- **Schließung städtebaulicher Lücken**

Die Verschallung insbesondere weit zurückliegender Bereiche wird begünstigt, wenn zu stark belasteten Straßen keine ausreichende Abschirmung durch Bebauungskörper vorhanden ist. Durch Baulückenschließungen können die Lärmauswirkungen für die rückwärtigen Bereiche merklich gemindert werden. Vielfach lassen sich solche Abschirmungen auch mit einfachen Mitteln nachrüsten.

- **Passive Schallschutzmaßnahmen**

Für die Bahnhofstraße und andere hochbelastete Straßen ist die Aufstellung eines Programms zum Einbau von Schallschutzfenstern zu prüfen, wie es beispielsweise in der Hansestadt Rostock mit Erfolg durchgeführt wird.

- **Kombination der Maßnahmen**

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

5. Gesamtstädtisch wirksame Maßnahmenkonzepte

5.1 Maßnahmen im Straßennetz

Durch einen gestuften Ausbau des klassifizierten Straßensystems soll das vorhandene Straßennetz im Stadtgebiet schrittweise entlastet werden. Für die in der Baulast der Straßenbauverwaltung liegenden Straßen im Stadtbereich sind alle Baumaßnahmen mit der Stadt abgestimmt worden. Dies betrifft den Ausbau der B 111 in der Ortsdurchfahrt, der mit passiven Lärmschutzmaßnahmen abgeschlossen wurde, wie auch die Arbeiten an der L 262 in der Greifswalder Straße.

Mit der Belagsanierung der Ortsdurchfahrt und der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung sind vor allem in der Altstadt bereits deutliche Verbesserungen der Lärmsituation erreicht worden. Von Bedeutung für die Lärminderungsplanung bleibt die Entscheidung über den Neubau einer Ortsumgehung im Süden der Stadt, wie sie in **Anlage 1** prinzipiell angedeutet ist. Sollte eine solche Straße gebaut werden, stellt die durch sie erzeugte großflächige Neuverlärmung unbebauter Bereiche nur bei sorgfältigem, darauf abgestimmten Rückbau innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen eine adäquate Entlastung dar.

Lohnenswerte Lärminderungsmaßnahmen für die Gesamtstadt betreffen insbesondere die Lenkung des Verkehrs. Aus Anlage 4, die die Lage der wichtigen Lkw-verkehrsintensiven Gebiete sowie sonstigen Infrastruktur in der Stadt zeigt, wird deutlich, dass insbesondere die Erschließung des Hafens und des sog. Südhafenbereichs zu Problemen des Erschließungsverkehrs im Gebiet Saarstraße führt.

In **Anlage 1** sind deshalb auch kleinteilige Netzergänzungen dargestellt. Mit der geplanten Verbindung zwischen Leeraner Straße und Heinrich-Heine-Straße soll eine Entlastung der Neustadt und von Wolgast-Süd vor allem vom werftbezogenen Schwerverkehr erreicht werden. Die im Westen liegende Querspange zwischen B 111 und L 262 soll das Industriegebiet „Am Poppelberg“ direkt an das übergeordnete Straßennetz anbinden und zielt auf eine Entlastung von Chausseestraße, Breite Straße und Greifswalder Straße.

5.2 Maßnahmen im Straßenraum

Das im Rahmen der Lärminderungsplanung entwickelte Geschwindigkeitskonzept mit einem Konzeptvorschlag für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung ist in der **Anlage 6** dargestellt. Die Realisierung soll abschnittsweise entsprechend der bestehenden Dringlichkeit vorgenommen werden. Ergänzend sollte schon heute über eine Umstellung der inner-

städtischen Wegweisung beraten werden, damit zukünftig besonders störende Lkw-Verkehre auf geeigneten Routen ihre Ziele erreichen.

Anlage 6 zeigt weitere Vorschläge für kurz- und mittelfristig zu realisierenden Maßnahmen im Straßenraum wie:

- notwendige Fahrbahnsanierung bzw. Umbauten
- Verbote für LKW
- mögliche Ausweichrouten zur Lkw-Lenkung
- Optimierung von Knotenpunkten durch Kreisverkehre
- geschwindigkeitsabhängige Lichtsignalanlagensteuerung zur Senkung der Spitzengeschwindigkeiten.

5.3 Parkraumbewirtschaftung

Die heute in Wolgast vorhandene Parkraumbewirtschaftung soll die Attraktivität der Innenstadt durch Bereitstellung von Parkraum für potenzielle Kunden und Besucher der Altstadt erhöhen. Die Folgen des heutigen Leitsystems sind aber oft:

- unerwünschte Parksuchverkehre in empfindlichen Straßenräumen,
- unnötige Umwegfahrten durch unlogische Führung sowie
- vereinzelte Parkplätze führen zu direkter Beeinträchtigung in der Nachbarschaft.

Ein klares und einfaches System, das insbesondere ortsunkundige Besucher logisch leitet, ist zu entwickeln, in dem auch über Anzahl und Lage einzelner Parkplätze entschieden wird. Im Rahmen eines begleitenden Arbeitskreises mit Kaufleuten, Bürger/innen und Verwaltung sollte Einvernehmen über die Zielstellungen der innerstädtischen Parkraumpolitik hergestellt werden, um klare Vorgaben für Planung und Umsetzung zu bekommen.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung wurden die Bestandssituation der öffentlichen Stellplätze ermittelt und bewertet sowie Konzeptüberlegungen zum Parkleitsystem entwickelt. **Tabelle 1** enthält eine Kategorisierung der vorhandenen 14 Parkplätze mit einer Gesamtkapazität von 467 Stellplätzen. Es gibt drei Parkplätze mit insgesamt 55 gebührenpflichtigen Stellplätzen, sieben mit Parkscheibenregelung zeitlich bewirtschaftete aber gebührenfreie Parkplätze mit 205 Stellplätzen sowie vier gebührenfreie Parkplätze ohne zeitliche Befristung mit 207 Stellplätzen. **Anlage 7** zeigt die Bestandssituation der innerörtlichen Beschilderung im Parkleitsystem Wolgast.

Kategorie	Standort	Kapazität ca.	Bewirtschaftung
gebührenpflichtig	Homeyerstraße	29	Parkscheinautomat
	Rathaus	9	Parkscheinautomat
	Schusterstraße	17	Parkscheinautomat
	Summe	55	
gebührenfrei, aber zeitlich befristet	Bahnhofstraße	75	Parkscheibe
	Burgstraße	17	Parkscheibe
	Fischmarkt	35	Parkscheibe
	Hafenstraße	12	Parkscheibe
	Lange Straße	12	Parkscheibe
	Oberwallstraße	22	Parkscheibe
	Wilhelmstraße	32	Parkscheibe
	Summe	205	
gebührenfrei und ohne Befristung	Fischmarkt	90	
	Kirchplatz	7	
	Kronwiekstraße	80	
	Schlossinsel (Nebenstr. hinter Museumshafen)	30	
	Summe	207	
Summe insgesamt		467	

Tab. 1: Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Zentrum von Wolgast

Anlage 8 zeigt den von der PGT erarbeiteten Konzeptansatz zum Ausbau des Parkleitsystems, der durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist:

- alle Parkplätze liegen in guter fußläufiger Erreichbarkeit zur Altstadt;
- Infotafeln an den Ortseingängen weisen auf das Parkleitsystem und die wesentlichen Parkplatz-Standorte hin;
- eindeutige und lückenlose Verkehrsführung und Wegweisung zu den einzelnen Parkplätzen, schwerpunktmäßig zu den großen Parkplätzen „Zentrum Fischmarkt“ und „Zentrum Bahnhofstraße“ am nördlichen bzw. südlichen Rande der Altstadt;
- bei Überfüllung einzelner Parkplätze leitet die statische Wegweisung „quasi automatisch“ zu anderen Parkplätzen.

Anlage 9 zeigt ein Muster für ein entsprechendes Hinweisschild auf das Parkleitsystems, das an den Stadteingängen positioniert werden sollte. Zusätzlich sollte im OT Malzow auf den Parkplatz an der alten B 111 am Brückenkopf hingewiesen werden.

Die Aus- und Zufahrt vom Fischmarkt in und aus Richtung Usedom ist derzeit nicht möglich. Gemäß Beschluss der Stadtvertretung und der verkehrsrechtlichen Anordnung wird der Fischmarkt als Sackgasse ausgewiesen, so dass eine Zu- und Abfahrt auf die B 111 nicht möglich ist. Langfristig sollten gleichwohl zur Entlastung der Altstadt auch denkbare Varianten insbesondere bezüglich der Aus-/ Zufahrt vom Fischmarkt in und aus Richtung Usedom entwickelt und geprüft werden.

Perspektivisch wird vom Gutachter auch die Umbenennung der Parkplätze mit räumlich nachvollziehbarem Bezug wie Altstadt-Nord/Hafen (jetzt: Fischmarkt) und Altstadt-Süd (jetzt: Bahnhofstraße) vorgeschlagen.

5.4 Maßnahmen für den Radverkehr

5.4.1 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Obwohl in Wolgast viel Rad gefahren wird, ist eine besondere Berücksichtigung des Radverkehrs bspw. im Rahmen einer konsequenter Radverkehrsentwicklungsplanung bisher nicht vorhanden. Dies ist ein Hindernis auf dem Weg zur Förderung der Radverkehrsnutzung als Ersatz für das Auto.

Der ausgewiesene Bestand an Radwegen ist in **Anlage 10** dargestellt. Netzlücken bestehen vor allem in der Oberwallstraße, in der Breiten Straße und in der Greifswalder Straße. Auf vielen Abschnitten wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr geführt. Getrennte Fuß- und Radwege gibt es nur in Teilen der Chausseestraße, der Baustraße, der Bahnhofstraße, der Robert-Koch-Straße, der Hufelandstraße sowie im Mühlentrift.

Maßnahmen im Radverkehrsbereich sollten sich sowohl auf die Realisierung durchgängiger, hochwertiger und zügig befahrbarer Radrouten als auch auf die Schaffung eines radverkehrsfreundlichen Klimas konzentrieren. Steigender Radverkehr bedarf einer adäquaten Führung auf anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen. Das Prinzip, Radverkehr grundsätzlich auf Hochbordradwegen zu führen, muss für Wolgast hinterfragt werden.

Den Entwurf für das Radverkehrszielnetz, das aus dem Bestand entwickelt wurde, zeigt **Anlage 11**. Dieses Radverkehrszielnetz enthält Hauptrouten, die entlang von Hauptverkehrsstraßen wie der Chausseestraße, entlang von verkehrsarmen Straßen wie der Wilhelmstraße oder aber straßenunabhängig wie z.B. beiderseits der Oberwallstraße geführt werden. Ergänzt wird dieses Netz durch Nebenrouten wie den Schwarzenweg oder auf der Schlossinsel. Freizeitrouten verlaufen beiderseits des Peenestroms. Der Ostseefernradweg ist ebenfalls in der **Anlage 11** dargestellt.

Bike + Ride sowie Fahrradverleih oder gar ein „öffentliches Rad“ erhöhen den Zugriff von Pendlern und Besuchern auf das Rad. Das vorgeschlagene Radverkehrsnetz sollte in bezug auf seine Routenführungen geprüft und baulich optimiert werden. Zahlreiche Einzelmaßnahmen ergeben sich abhängig von der Routenbedeutung. Vorschläge für entsprechende Maßnahmen für den Routenausbau sowie für die Platzierung von Fahrradabstellanlagen sind in **Anlage 12** in ihrer Lage im Netz dargestellt.

Im Bereich des Hafenvorplatzes, der Grünanlagen am Fischmarkt und der Burgstraße sind Radfahrer durch Hinweistafeln zu informieren, dass hier die letzte Wechselmöglichkeit für Radfahrer in Richtung Insel Usedom besteht. Die Richtung Zinnowitz ist auf dem linken Rad- und Gehweg, die Richtung Sauzin auf dem rechten Rad- und Gehweg zu erreichen. Ein ähnliches Hinweisschild sollte an der alten B 111 im OT Malzow in Richtung Stadt Wolgast aufgestellt werden.

Zur schrittweisen Umsetzung sind im Einzelnen für den Radverkehr erforderlich:

- Entscheidung über die Priorität der Ausbau- und Neubaumaßnahmen im Netz,
- verbesserte und zügige Führung des Radverkehrs an Querungsstellen und Ampelanlagen,
- Fortsetzung der radialen Radrouten aus den Stadtteilen in der Altstadt durch Anbieten eines Umfahrungssystems in den Straßen Am Fischmarkt, Unterwallstraße bzw. Werftstraße, Kronwiekstraße sowie
- Schaffung ausreichender Radabstellanlagen in der Altstadt und anderen wichtigen Zielpunkten.

5.4.2 Förderung eines radverkehrsfreundlichen Klimas

Maßnahmen zur begleitenden Förderung eines radverkehrsfreundlichen Klimas sollten ebenfalls ergriffen werden. Sie bestehen in sog. „harten“ Maßnahmen, die eine Verbesserung der radverkehrsbezogenen Infrastruktur abseits der eigentlichen Radverkehrsanlagen beinhalten sowie „weichen“ Maßnahmen, die Klima und Bedeutung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit darstellen.

Zu den „harten“ Maßnahmen zählen u.a.:

- ebenerdig zugängliche Radabstellanlagen in Geschosswohnungsbaugebieten sowie
- Wegweisung.

Zu den „weichen“ Faktoren gehören insbesondere

- öffentlichkeitswirksame Aktionen wie z.B. ein übergreifender „Arbeitskreis Radverkehr“, der Maßnahmen wie Radverkehrsaktionstage, Radverkehrsinformationen etc. vorbereitet,
- Durchführung unkonventioneller Aktionen wie z.B. Schulveranstaltungen, Wettbewerbe für Einheimische und Touristen,
- Beitritt zu den „Cities for Cyclists“, einem weltweiten Verbund radverkehrsfreundlicher Städte.

Für eine konsequente Radverkehrsförderung wird empfohlen, einen „Arbeitskreis Radverkehr“ einzurichten, der Ziele, Inhalte und Programme zum Radverkehr entwickelt und Akteure für die Umsetzung wirbt. Sinnvollerweise sollte der Arbeitskreis interdisziplinär besetzt sein mit Vertretern der Verwaltung, der Radfahrinitiativen (wie z.B. ADFC), der Fraktionen, des Handels, des Gewerbes und der Tourismusverbände, der Träger des Öffentlichen Personennahverkehrs und anderen. Der Arbeitskreis kann zusätzlich die Aufgabe eines Kontrollorgans für alle radverkehrsbezogenen Maßnahmen übernehmen.

5.5 Maßnahmen für den Öffentlichen Personenverkehr

Mit der Herstellung der Schienenverbindung zwischen der Usedomer Bäderbahn (UBB) und der DB AG auf dem Festland und durchgehenden Zugverbindungen besteht die Möglichkeit, für bisher mit dem PKW durchgeführte Urlauber- und Pendlerverkehr künftig die Bahn zu nutzen und damit das Stadtgebiet vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Hierauf abgestimmt sollte das in Wolgast vorhandene ÖPNV-Angebot unter dem Aspekt der Fahrgastoptimierung schrittweise überarbeitet werden. Von besonderer Bedeutung zur Erhöhung der Attraktivität für die Fahrgäste sind Maßnahmen im Bereich:

- Tarifgestaltung
- Marketing
- Straffung des Liniennetzes und
- Klarheit der Netzstruktur.

Erst wenn auch für GelegenheitsnutzerInnen verständliche Lösungen gefunden werden, steigen die Chancen einer weiter erhöhten Nutzung des Nahverkehrs und somit für einen Umstieg von dem Kfz auf den Bus bzw. die Bahn.

Grundsätzlich erscheint eine Förderung des Busverkehrs in Wolgast über die dargestellten Maßnahmen hinaus eher kontraproduktiv in Bezug auf die Lärminderungsplanung, da – so die Erfahrungen aus zahlreichen anderen Städten – in erster Linie Fußgänger und Radfahrer zum Umstieg animiert werden, während die eigentlich lärmverursachenden Autofahrer in ihren Fahrzeugen „sitzen bleiben“.

Bedeutsamer für die Senkung verkehrsbedingter Immissionen ist aber, dass Pendler einen einfachen und komfortablen Zugang zum Nahverkehrsnetz erhalten. Zu den Maßnahmen, die teilweise bereits vorbereitet worden sind, gehören:

- Einführung des Job-Tickets als Angebot sowohl für auf der Insel als auch in Wolgast Beschäftigte (bspw. im Bereich Schiffsbau Tätige).
- Sichere überdachte Radabstellanlagen an Bahnhöfen im Umfeld von Wolgast und Usedom.
- Koordinierung von Abfahrtszeiten Bus/UBB.

6. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für die Konfliktbereiche

Aufbauend auf den gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepten (Kap. 5) wurden für den Ausbau ausgewählter Radrouten einzelne Konfliktbereiche Lösungs- und Gestaltungsvorschläge entwickelt. Schwerpunkt sind Maßnahmen, die kurzfristig realisiert werden können und insbesondere eine Verbesserung der Rad- und Fußverkehrssituation erzielen. Sinnvolle, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sind übersichtsartig in **Anlage 12** dargestellt.

Für den Ausbau der „Veloroute Wall“ zeigt **Anlage 13** eine Radschleuse in der Bahnhofstraße, den Ausbau bzw. eine Belagsanierung für einen Abschnitt der August-Dähn-Straße sowie Plateauaufpflasterungen in der Feldstraße. In der **Anlage 14** sind die Maßnahmen wie Belagsanierung und Anlage eines Schutzstreifen zur Verbesserung des Radverkehrs im Bereich des Platzes der Jugend skizziert.

Anlage 15 enthält einen Maßnahmenvorschlag zum Bau eines Kreisverkehrs am Knoten Wilhelmstraße / Breite Straße / Baustraße / Greifswalder Straße einschließlich der für die sichere Führung des Radverkehrs erforderlichen Maßnahmen. Angestrebt werden Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein kompletter Straßenausbau erfolgt. Der Kreisverkehr unterstützt die Funktion des Verkehrsknotens als wichtigen Verteiler und senkt wirksam die Fahrgeschwindigkeiten.

7. Fazit und weiteres Vorgehen

Der vorliegende Lärminderungsplan für die Stadt Wolgast stellt mögliche Maßnahmen zur Lärminderung dar und zeigt konkrete umsetzbare Maßnahmen auf. Schwerpunkt des Maßnahmenprogramms sind dabei radverkehrsfördernde Elemente sowie die Vervollständigung des vorhandenen Tempo-30-Konzepts zur Homogenisierung des Verkehrsablaufs.

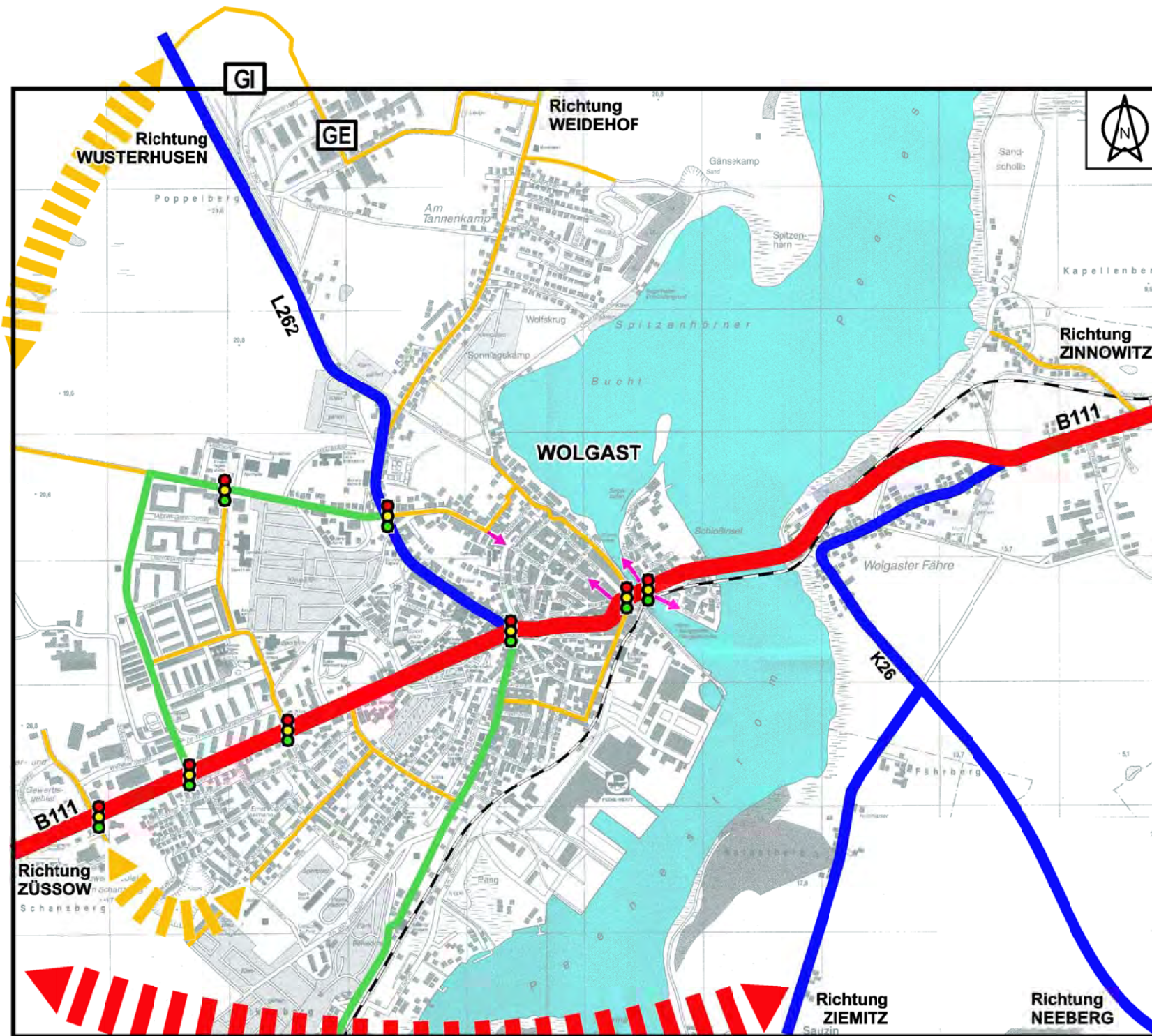
Für die Umsetzung der im Straßenraum in Frage kommenden kurzfristig realisierbaren Maßnahmen sollte ein „Sofortprogramm Lärminderungsplanung“ aufgestellt werden, das realistischerweise in einem Zeitraum von zwei Jahren umzusetzen wäre.

Schwerpunkt von Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Lärmsituation liegen vor allem im verkehrsbehördlichen Bereich wie z.B.:

- Schutzstreifen für den Radverkehr
- Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 km/h, zeitlich befristet, Tempo-30-Zone u.a.),
- LKW-Restriktionen (Verbote, Gebote, Nutzervorteile für lärmarme LKW u.a.),
- Verkehrsumlenkungen (Lkw-Routen u.a.),
- flankierende Maßnahmen, die die Situation der lärmarmen Verkehrsmittel verbessern,
- Anordnung von Querungshilfen sowie
- Erweiterung der Tempo-30-Zonen

Außerdem ergeben sich die folgenden Handlungsbedarfe:

- Haushaltsplan zur Absicherung von Maßnahmen der Lärminderungsplanung. Eine teilweise ergänzende Finanzierung kann aus den Haushaltstöpfen der Bereiche Radverkehr, Schulwegsicherung/Verkehrsberuhigung sowie ÖPNV/Haltestellen erfolgen.
- Initiierung eines „Arbeitskreises Radverkehr“, der Radfördermaßnahmen initiiert und betreut
- Sinnvoll ist auch die Durchführung unterschiedlicher Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit wie z.B.:
 - Informationen zur Lärmsituation in Wolgast
 - Informationen zu Möglichkeiten der Lärmvermeidung (z.B. lärmarmes Fahren)
 - Informationen zur Rechtslage (Gesetze, Verordnungen, Richtlinien)
 - Lärmberatung mit Hinweisen zu Lärmschutzmaßnahmen.



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

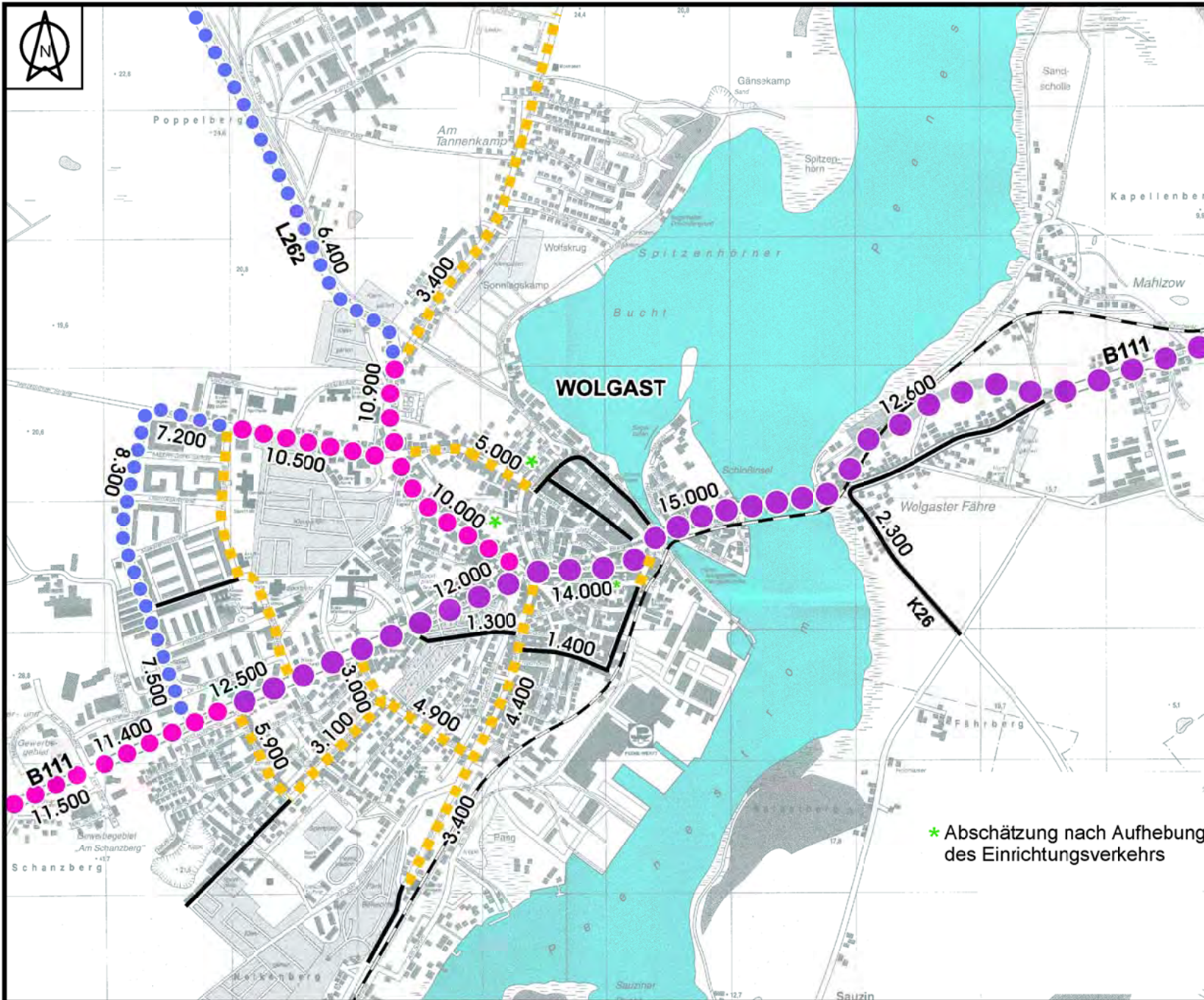
- Hauptverkehrsstraße mit überregionaler und städtischer Bedeutung
- Hauptverkehrsstraße mit regionaler und städtischer Bedeutung
- Hauptverkehrsstraße mit überwiegend innerstädtischer Bedeutung und Erschließungsfunktion
- innerstädtische verkehrswichtige Straße
- Erschließung
- mögliche kleinteilige Netzergänzung
- mögliche Ortsumgehung
-  vorhandene Lichtsignalanlage

NETZ DER
VERKEHRSWICHTIGEN
STRASSEN

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

- 1.000 - 3.000 Kfz/24 h
- 3.000 - 6.000 Kfz/24 h
- 6.000 - 9.000 Kfz/24 h
- 9.000 - 12.000 Kfz/24 h
- > 12.000 Kfz/24 h

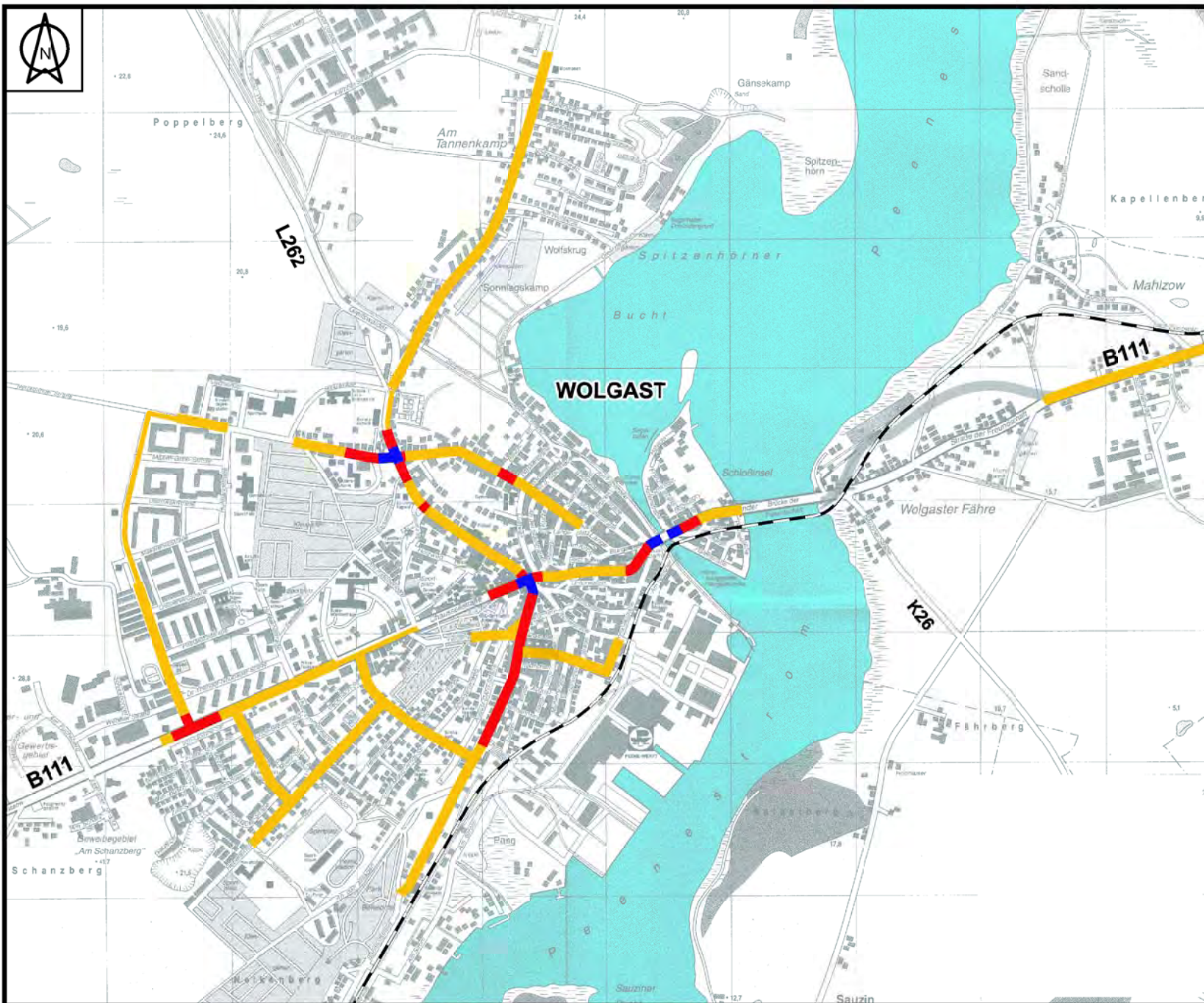
UNGEFÄHRE
VERKEHRSMENGEN
[Kfz / 24 h]

Quelle :
Verkehrsuntersuchung
der Stadt Wolgast 1993
und eigene Schätzungen

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

Pegelüberschreitung

—	6 ≤ 12 dB
—	12 ≤ 15 dB
—	> 15 dB

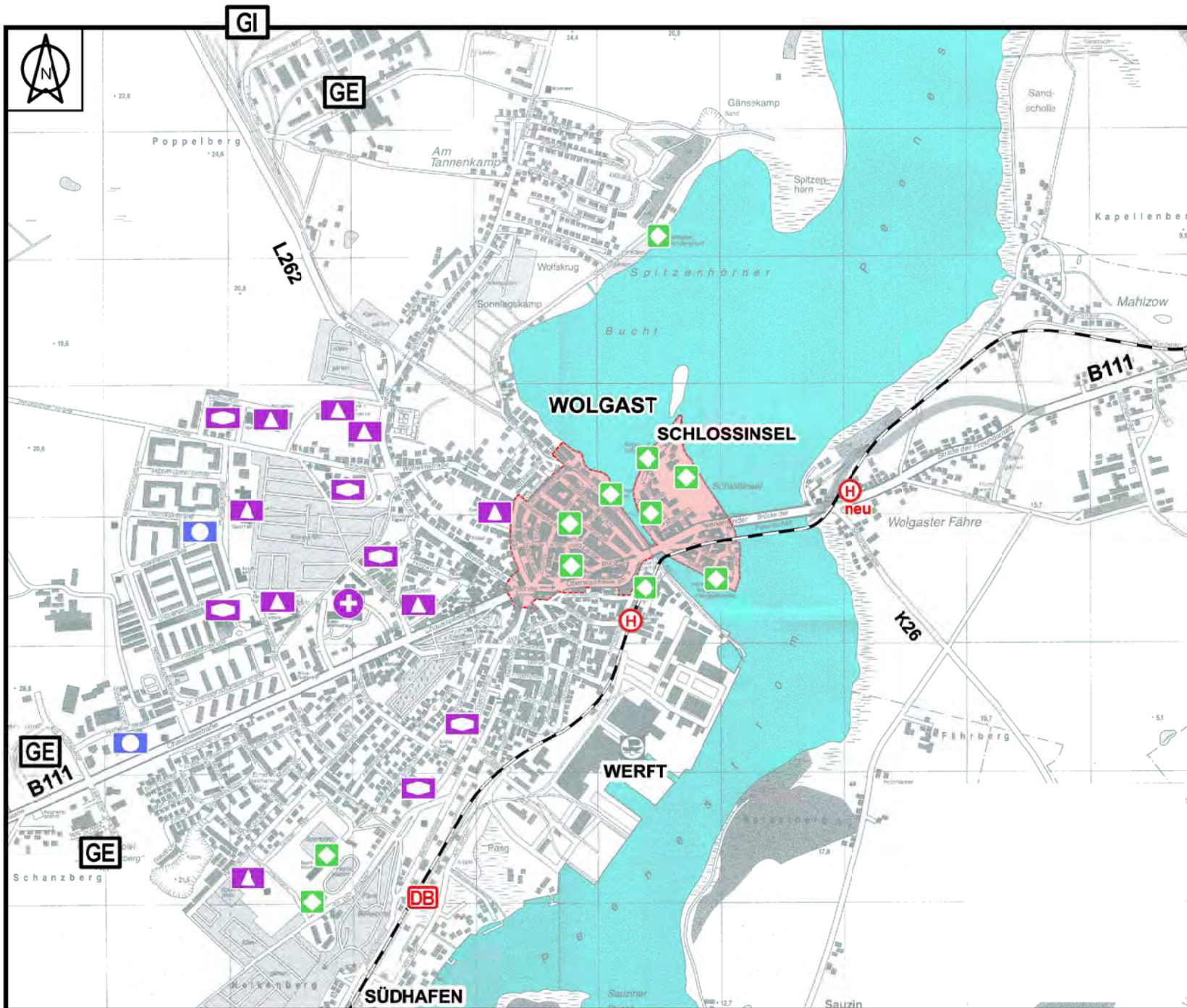
Quelle:
Schallimmissionsplan der Stadt Wolgast,
NORDUM März 1999

KONFLIKTBEREICHE
STRASSENVERKEHR
IST- SITUATION NACHT

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

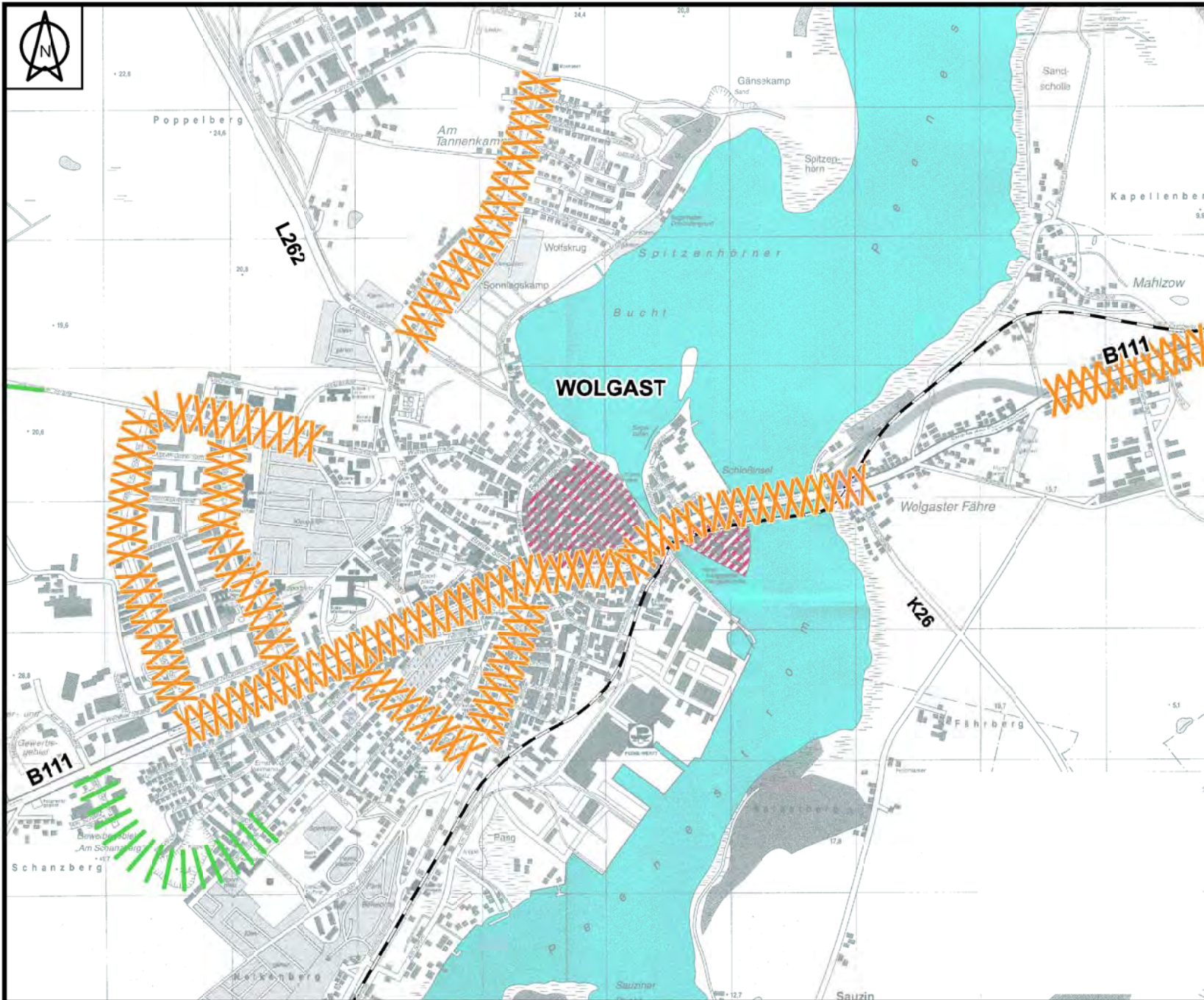
- historische Altstadt
- Einkaufszentrum
- Schule
- Soziale Einrichtung
- Touristische Einrichtung/
Naherholung
- Krankenhaus
- Bahnhof
- Haltepunkt
- Gewerbegebiet
- Industriegebiet

VERKEHRSERZEUGENDE
GEBIETE UND
EINRICHTUNGEN

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST



Schwerpunkte für
flächenhafte Maßnahmen
im Verkehr



Schwerpunkte für
linienförmige Maßnahmen
im Verkehr



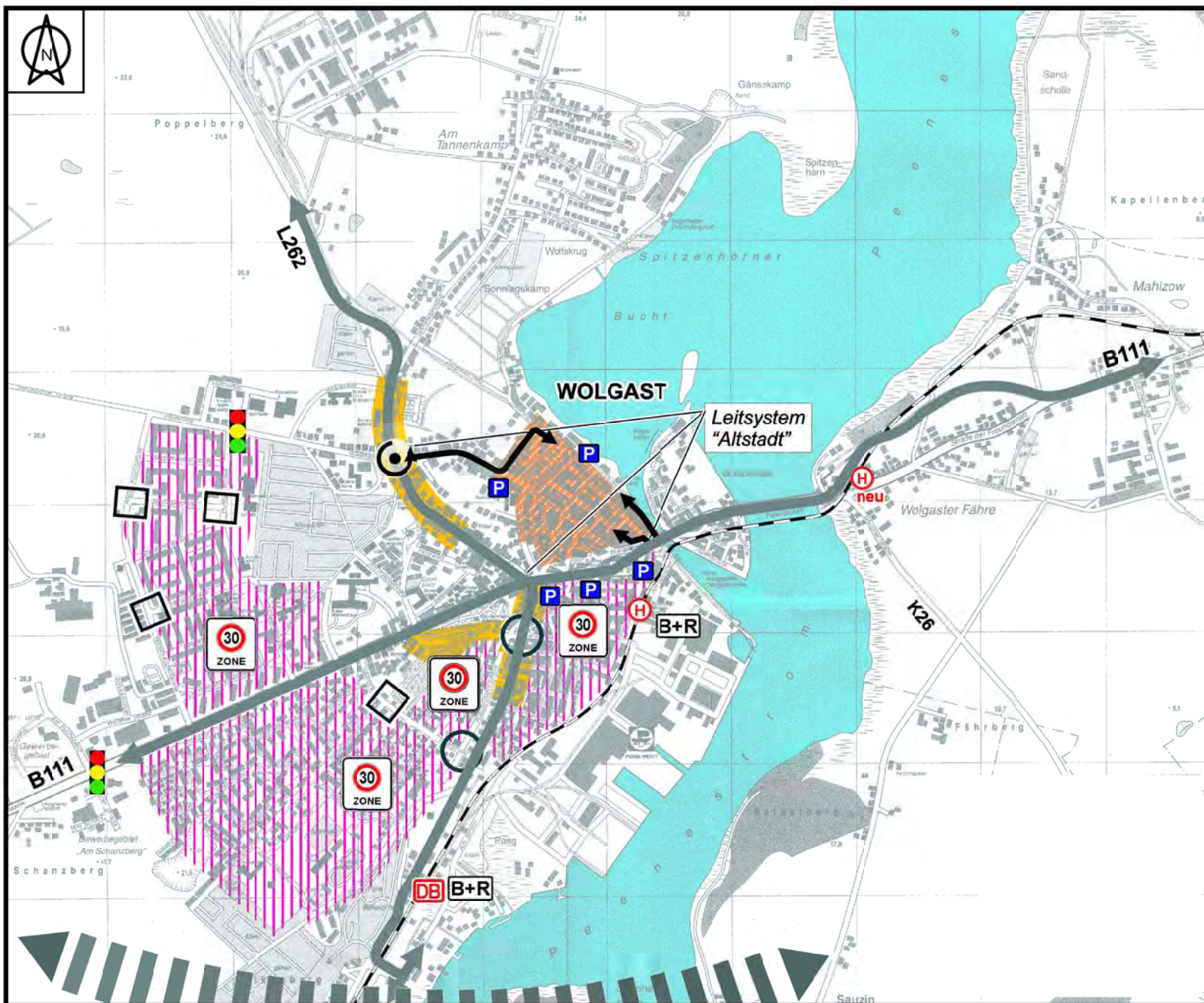
Bewertung von
Trassenvarianten

SCHWERPUNKTE FÜR LÄRMMINDERNDE MASSNAHMEN

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

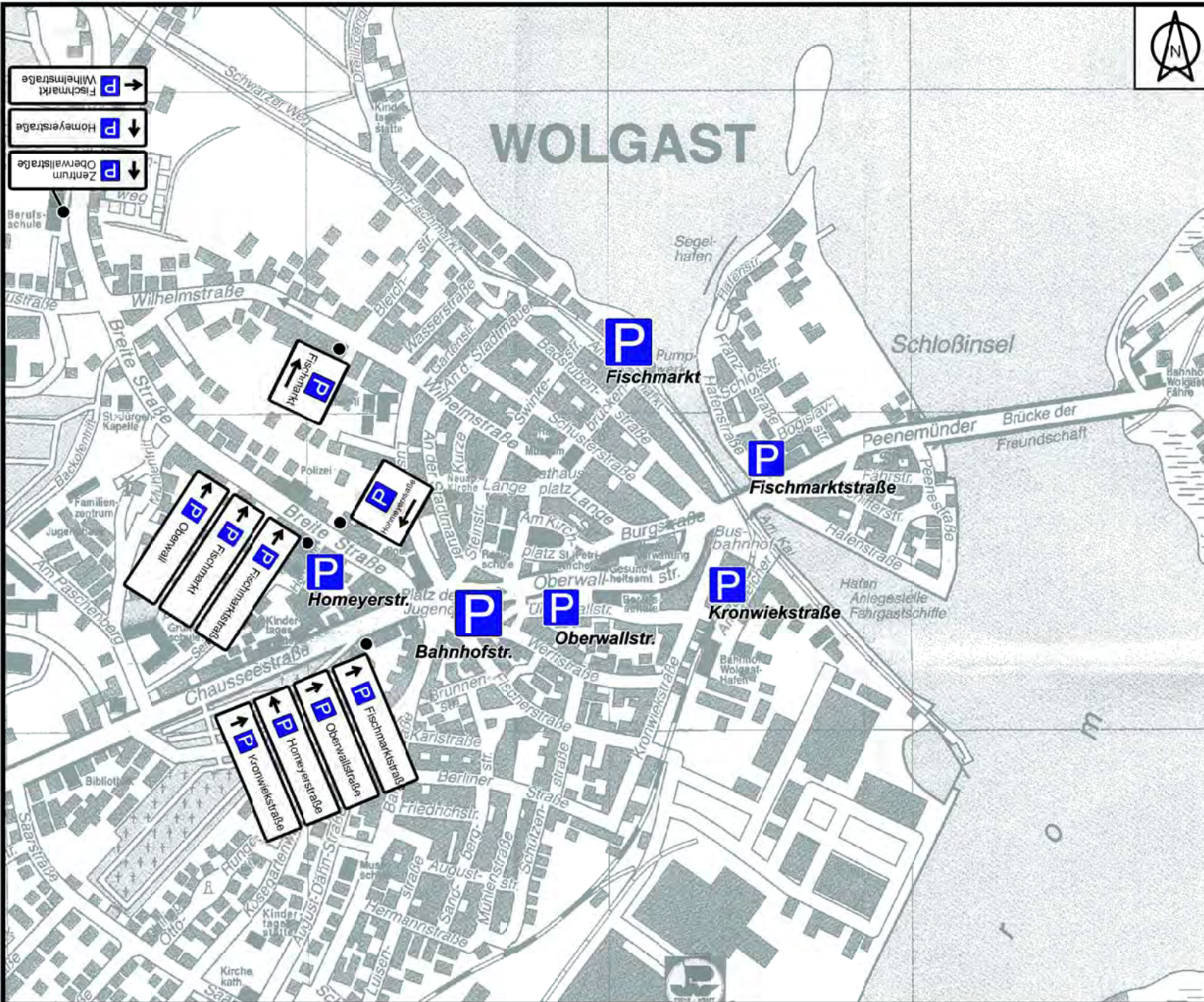
-  Fahrbahnsanierung / Umbau
-  Flächenhafte T-30 Zone
-  Lkw-Lenkung
-  Punktuelle Förderungs-
massnahme für den
Radverkehr
-  Punktuelle Massnahme
zur Verkehrsberuhigung
-  optimale Knotenpunkt-
abwicklung (Kreisverkehr)
-  geschwindigkeitsabhängige
Lichtsignalanlage
-  Entlastung durch geplante
Ortsumfahrung
-  Ausweitung der
Tempo-30-Zone
-  Bike + Ride /
Fahrradverleih

MASSNAHMEN ZUR
GESAMTSTÄDTISCHEN
LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE

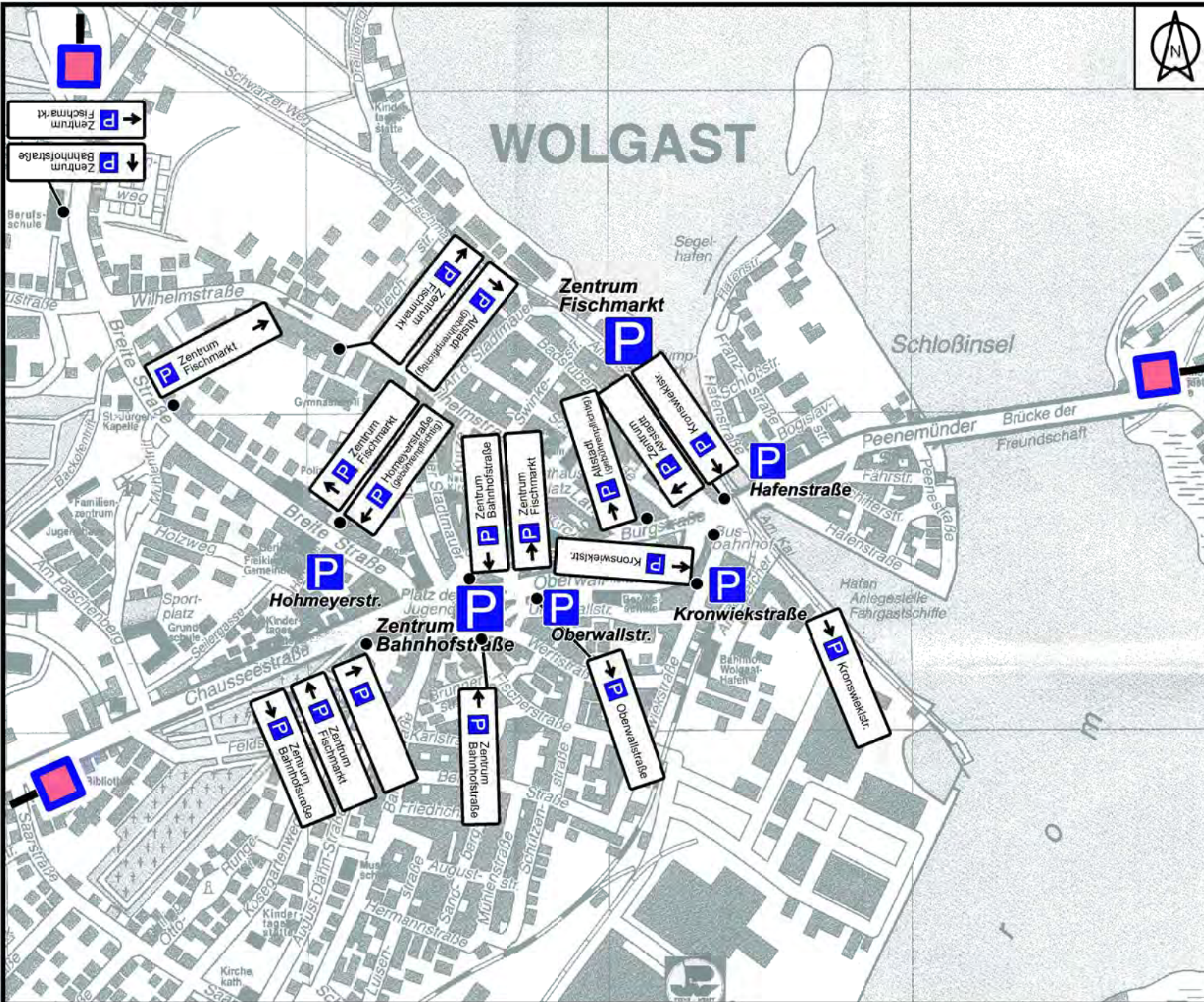


LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

PARKLEITSYSTEM
BESTAND

STAND: 03/2001

PGT
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

Willkommen in WOLGAST
Stadt am Peenestrom



Folgen Sie der Parkwegweisung !



Infotafel
Parkwegweisung

PARKLEITSYSTEM
KONZEPTANSATZ

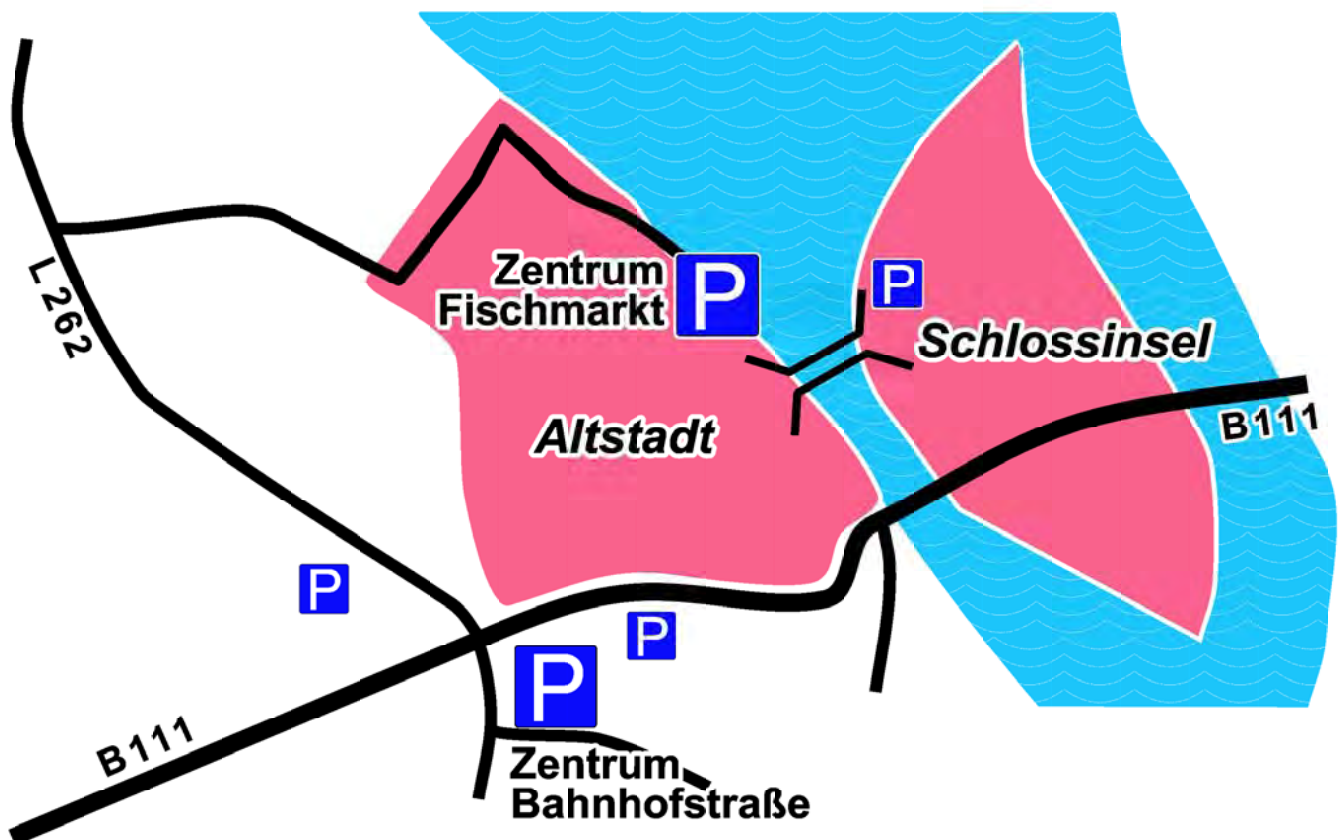
STAND: 03/2001

PGT

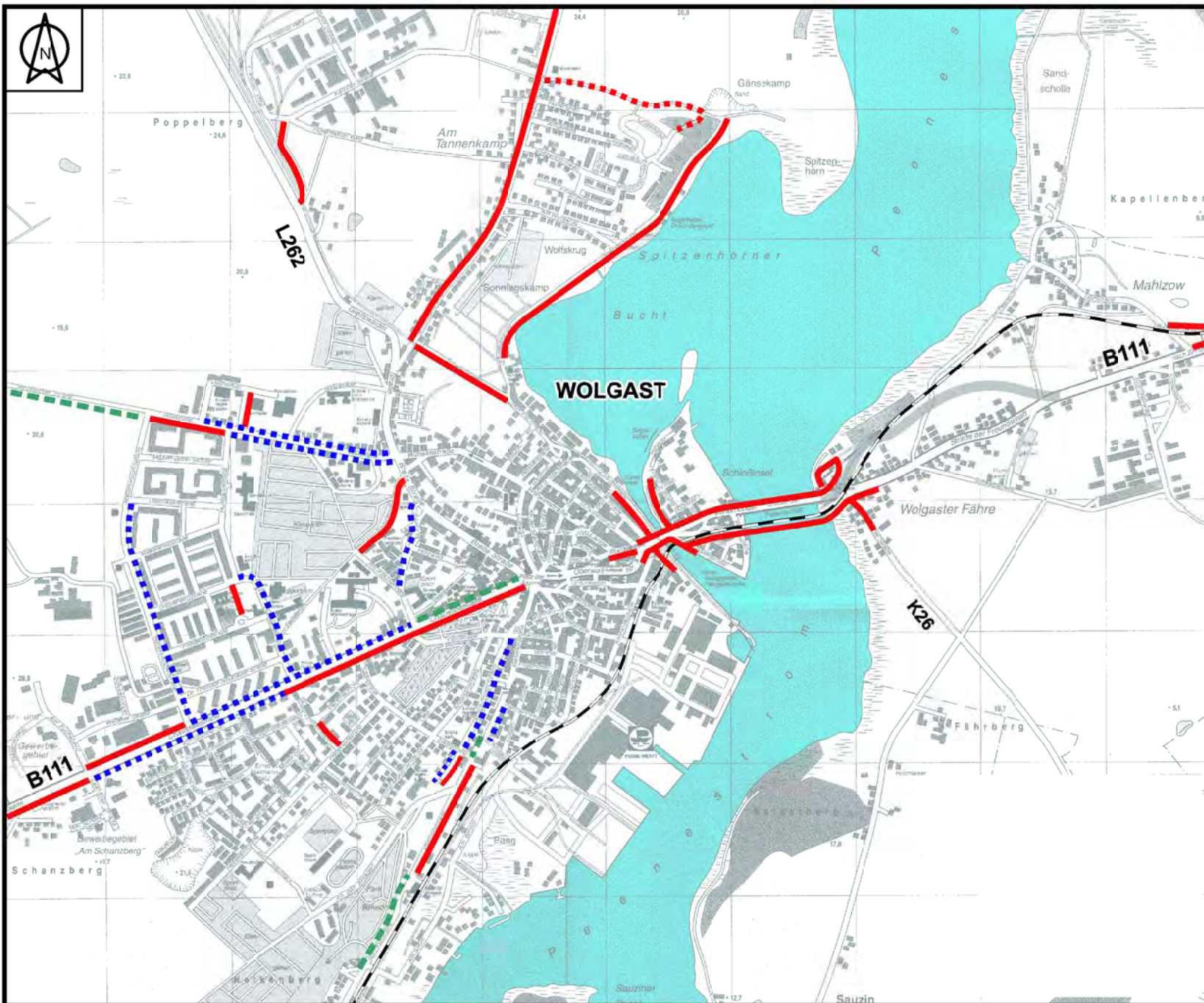
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE

Willkommen in WOLGAST

Stadt am Deenestrom



Folgen Sie der Parkwegweisung !



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

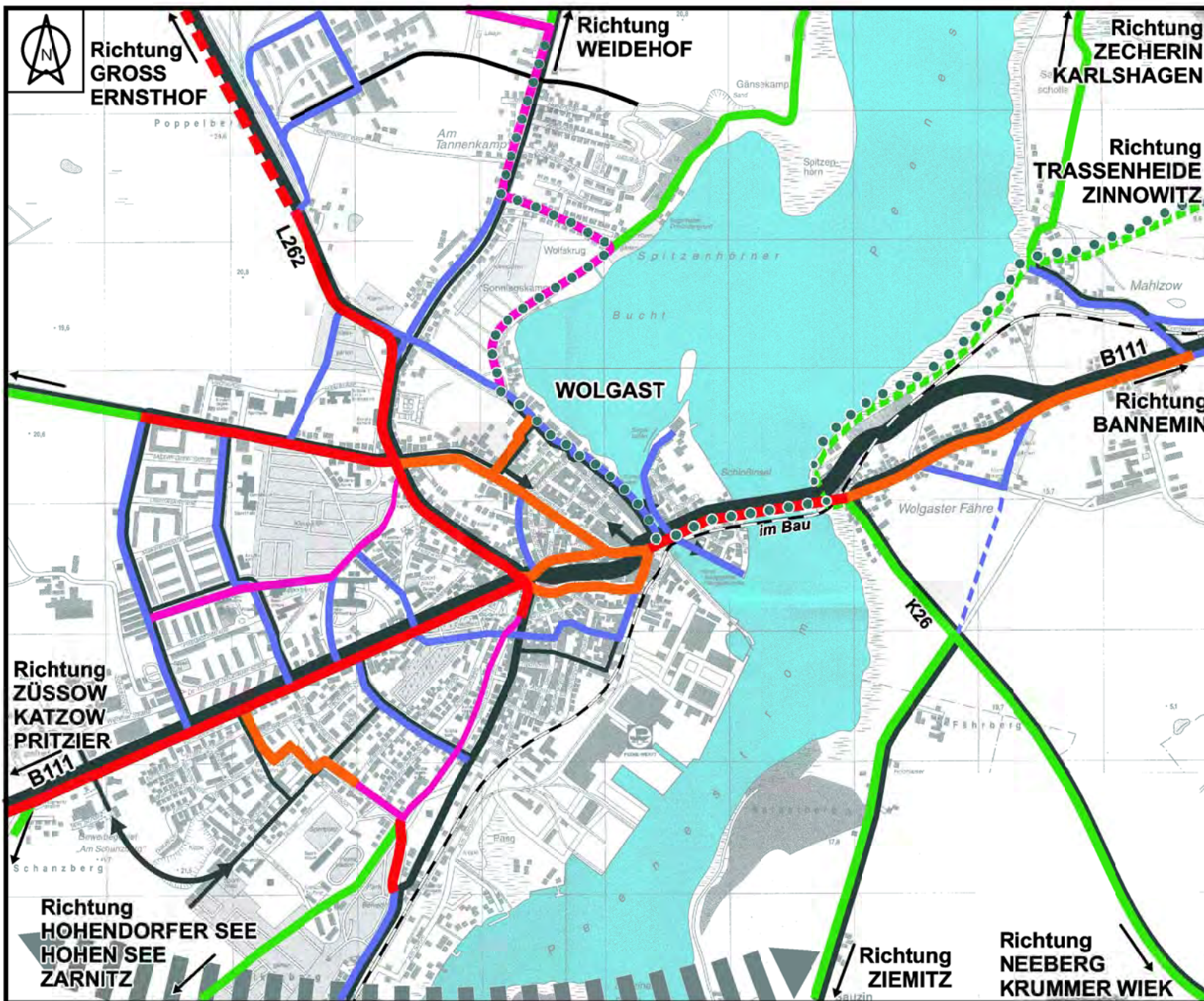
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- - - getrennter Fuß- und Radweg
- - - Fußweg- Radfahrer frei

AUSGEWIESENE
RADWEGE
- Bestand -

STAND: 03/2001

PGT

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



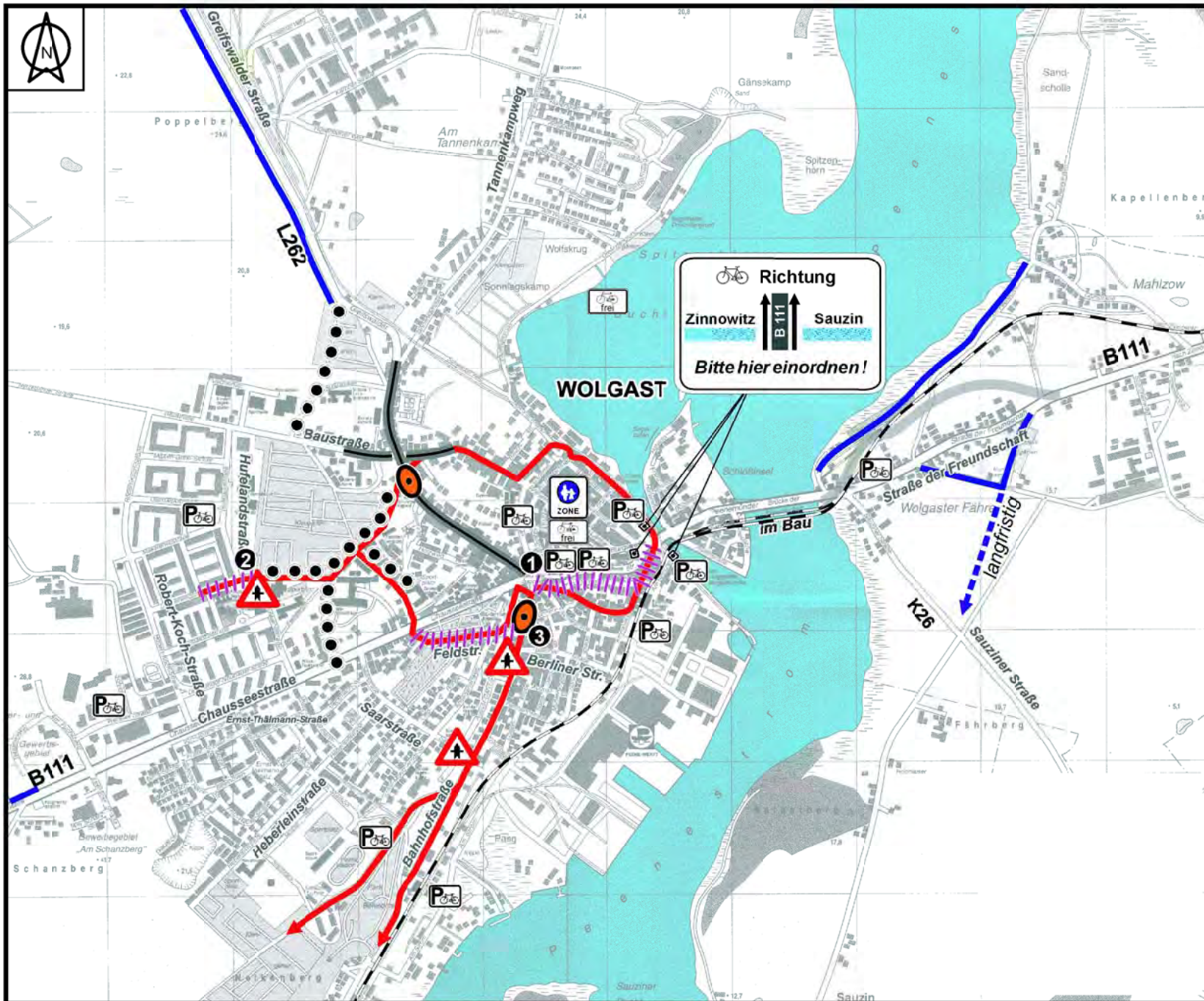
LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

- vorh. / gepl.
- - - - Hauptroute entlang HVS
 - - - - Hauptroute auf verkehrsarmer Straße
 - - - - Hauptroute straßenunabhängig
 - - - - Nebenroute
 - - - - Freizeitroute
 - ● ● ● ● Ostseefernradweg

RADVERKEHRSNETZ
Entwurf

STAND: 03/2001

PGT
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

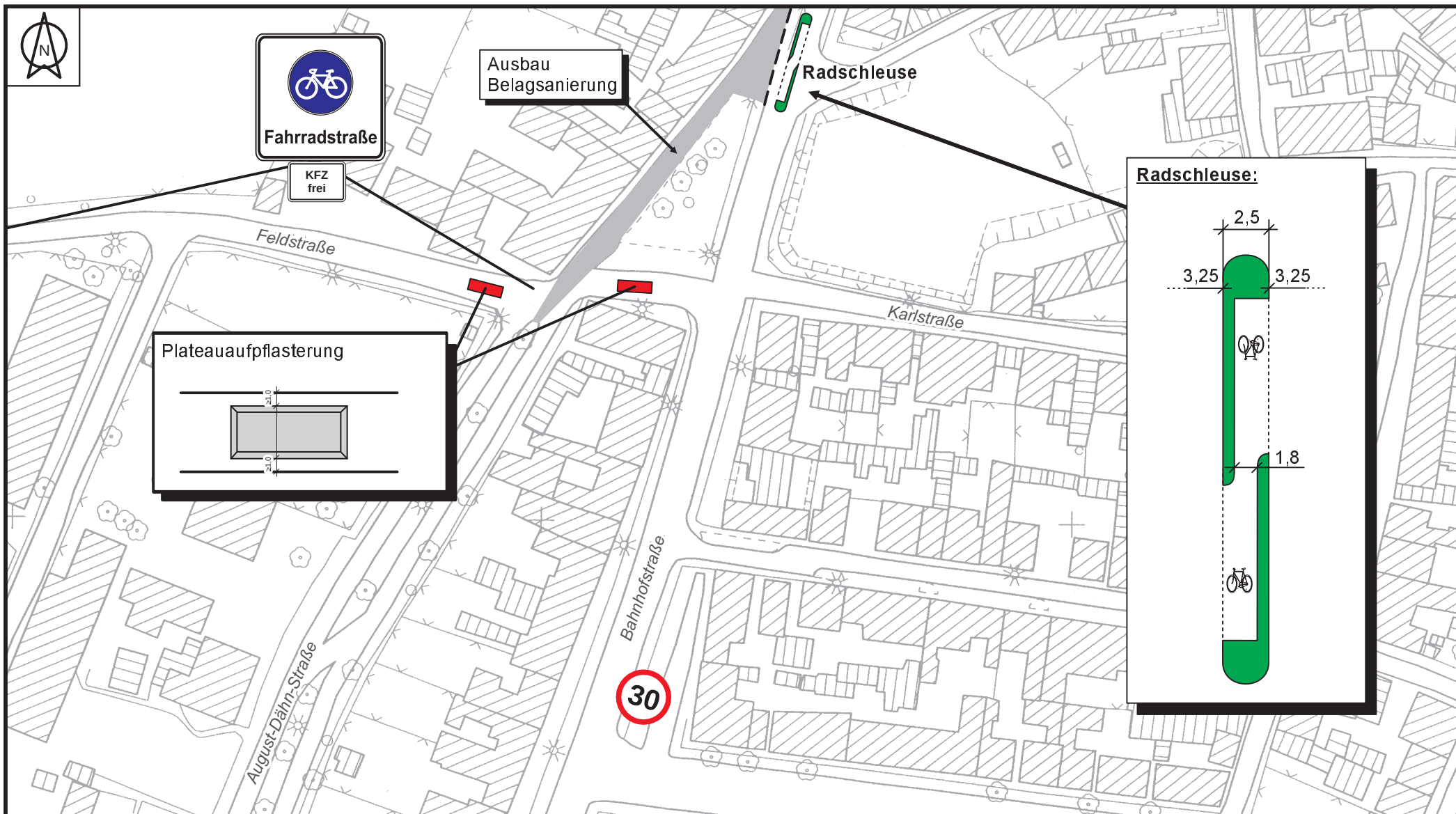
- Routenverlauf
- Querungshilfe
- Vorfahrt für Radverkehr
- ... Ausbau / Sanierung Radweg
- Netzausbau
- ||||| Umbaumassnahmen
- 1** siehe Skizze
- Fahrradabstellanlage
- Markierungen / Schutzstreifen

MASSNAHMEN
FÜR DEN RADVERKEHR
Beispielhafter Routenausba

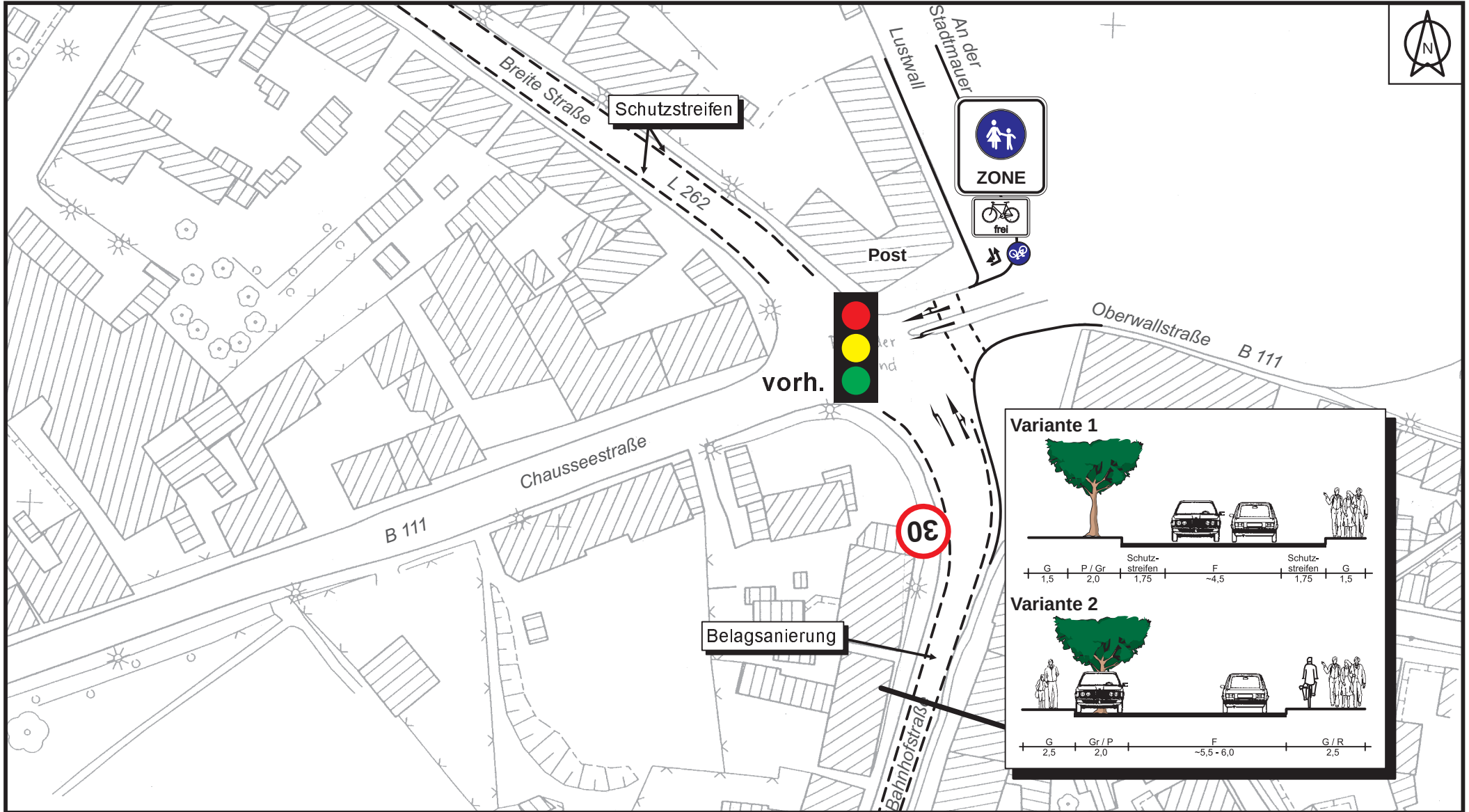
STAND: 03/2001

PGT

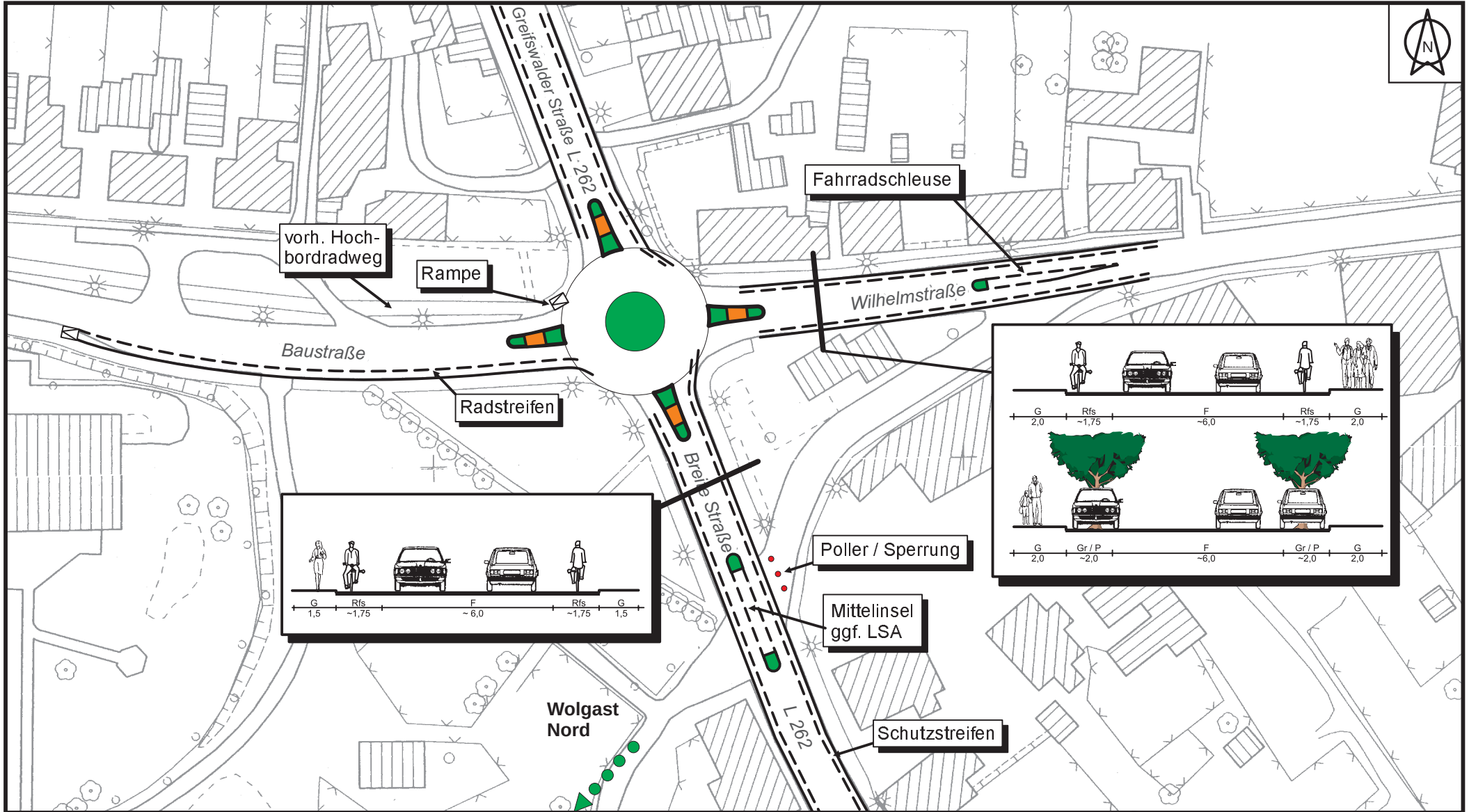
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
DR.-ING. WALTER THEINE



F:\1085.Wo1\...\Knoten3.cdr
2-1-2001 STAND: 01/2001



F1085.Wol1\...\Knoten2.cdr
2-1-2001
STAND: 01/2001



P1085.Wol\...\Knoten1.cdr
2-1-2001

STAND: 01/2001

LÄRMMINDERUNGSPLANUNG WOLGAST

