

# Amt Warnow-West

## Lärmaktionsplan Gemeinden Kritzmow und Stäbelow (Stufe II)

Fortschreibung 2018

Regionalplanung

Umweltplanung

Landschaftsarchitektur

Landschaftsökologie

Wasserbau

Immissionsschutz

Hydrogeologie

Projekt-Nr.: 23609-20

Fertigstellung: Januar 2019

Verfasser/  
Handlungs-  
bevollmächtigter: Dipl.-Phys. Rainer Horenburg

Mitarbeit: M. Sc. Geow. Maiko Becker



UmweltPlan GmbH Stralsund

info@umweltplan.de  
www.umweltplan.de

Hauptsitz Stralsund

Postanschrift

Tribseer Damm 2  
18437 Stralsund  
Tel. +49 3831 6108-0  
Fax +49 3831 6108-49

Niederlassung Rostock

Majakowskistraße 58  
18059 Rostock  
Tel. +49 381 877161-50

Außenstelle Greifswald

Bahnhofstraße 43  
17489 Greifswald  
Tel. +49 3834 23111-91

Geschäftsführerin

Dipl.-Geogr. Synke Ahlmeyer

Zertifikate

Qualitätsmanagement  
DIN EN 9001:2015  
TÜV CERT Nr. 01 100 010689

Familienfreundlichkeit  
Audit Erwerbs- und Privatleben

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Vorbemerkungen .....	1
1.2	Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG .....	1
1.3	Aktionsplanbereich.....	2
1.4	Rechtlicher Hintergrund .....	2
1.5	Auslösewerte des Lärmaktionsplans .....	3
1.6	Nationale Gesetzgebung.....	3
1.7	Zuständige Behörden.....	4
<b>2</b>	<b>Beschreibung des Kartierungsumfangs</b> .....	<b>4</b>
2.1	Beschreibung der Örtlichkeit .....	4
2.2	Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen .....	4
<b>3</b>	<b>Lärmaktionsplan</b> .....	<b>5</b>
3.1	Übernahme der Lärmkarten und Geodaten.....	5
3.2	Erstellung des Lärmaktionsplans .....	8
<b>4</b>	<b>Ableitung von Handlungsmöglichkeiten</b> .....	<b>12</b>
4.1	Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten .....	12
4.2	Schwerpunkthandlungsfelder für die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow .....	14
<b>5</b>	<b>Maßnahmen</b> .....	<b>15</b>
5.1	Abwägungsmethodik für die beiden Handlungsmöglichkeiten.....	15
5.2	Ermittlungen zu den Maßnahmen .....	17
5.3	Beschreibung der Maßnahmen .....	26
<b>6</b>	<b>Ruhige Gebiete</b> .....	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b> .....	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>29</b>

## Quellenverzeichnis

## Anhang

# 1 Einführung

## 1.1 Vorbemerkungen

Die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie, RICHTLINIE 2002/49/EG) und die entsprechende nationale Umsetzung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (UMSETZUNGSGESETZ, BImSchG) fordern ein Konzept, mit dem schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, gemindert und ihnen vorgebeugt werden sollen. Neben der Lärmkartierung ist der Lärmaktionsplan wesentlicher Bestandteil des Konzeptes.

Die Gemeinden haben nach § 47d BImSchG den gesetzlichen Auftrag, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für die in der Lärmkartierung erfassten Straßen geregelt werden. Bestehende Lärmaktionspläne sind bei Vorliegen erheblicher Veränderungen oder spätestens nach Ablauf von fünf Jahren fortzuschreiben.

Bei dieser Lärmkartierung fanden die Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr Beachtung. Dabei handelt es sich einerseits um Bundes- und Landesstraßen, wie von der EG-Umgebungslärmrichtlinie gefordert. Straßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen (prädestiniert für das sog. Ergänzungsnetz) wurden ebenfalls berücksichtigt. Hierbei wurden die im Jahr 2014 untersuchten Straßenabschnitte wieder aufgegriffen und im Rahmen dieser Fortschreibung einbezogen.

Der Straßenverkehr erweist sich mit Abstand als die bedeutendste Lärmquelle. Industrielärm dagegen ist im Amt Warnow-West nicht von vergleichbarer Relevanz. Die im Gemeindegebiet Kritzmow verlaufende Eisenbahnstrecke weist Streckenbelegungen auf, die weit unter den Berücksichtigungsgrenzen der EG-Umgebungslärmrichtlinie liegen. Flugverkehrslärm besitzt wegen Fehlens eines Großflughafens ebenfalls keine Bedeutung.

## 1.2 Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG

Im Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Aktionspläne beschrieben. Diese enthalten z.B.:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt Eisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind (siehe Kapitel 2),
- den rechtlichen Hintergrund (siehe Kapitel 1.4),
- alle geltenden Richtwerte gemäß Artikel 5 (siehe Kapitel 1.5),
- die zuständige Behörde (siehe Kapitel 1.7),
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Probleme-

men und verbesserungsbedürftigen Situationen, die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung, die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete (siehe Kapitel 3 bis 6),

- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (siehe Kapitel 5.2 und 8).

### 1.3 Aktionsplanbereich

Entsprechend dem Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG sind auf der Grundlage der Lärmkarten Aktionspläne zur Lärminderung und zum Erhalt ruhiger Gebiete zu erarbeiten. Mit ihnen sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen von

- Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr
- Schienenverkehrsstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr

geregelt werden.

Die Lärmkarten, die Betroffenheitsanalyse und die Maßnahmen zur Lärminderung umfassen das gesamte Amt Warnow-West.

### 1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 trat am 18. Februar mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG vom 18.02.2002 Nr. L189 S. 12) in Kraft (RICHTLINIE 2002/49/EG).

Sie ist mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (UMSETZUNGSGESETZ) in deutsches Recht umgesetzt worden. Der sechste Teil der BImSchG „Lärminderungsplanung“ besitzt nun die Paragraphen 47 a bis f (BIMSCHG) und beinhaltet, neben Anwendungsbereichen und Begriffsbestimmungen, Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Auf der Grundlage des § 47 f des BImSchG veröffentlichte das Bundesgesetzblatt am 15. März 2006 in Gestalt der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (34. BImSchV) die Verordnung über die Lärmkartierung. Die 34. BImSchV konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten nach § 47c des BImSchG.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung passte die Bundesregierung die vorhandenen Verfahren an die Erfordernisse der Richtlinie an. Vorläufige Berechnungsmethoden wurden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienenwegen (VBUSCH) und Flugplätzen (VBUF) im Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006 veröffentlicht. Eine Methode zur Ermittlung der von Lärm betroffenen Menschen beschreibt die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

Die neu in das BImSchG eingeführte Vorschrift des § 47 d zur Lärmaktionsplanung verweist im Absatz 2 auf die Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinie, denen die Lärmaktionspläne zu entsprechen haben. Eine darüber hinausgehende spezielle Verordnung über die Lärmaktionsplanung existiert nicht.

### 1.5 Auslösewerte des Lärmaktionsplans

Die Bewertung der mittels Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse erfolgt auf Basis der für Mecklenburg-Vorpommern vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) zur Anwendung empfohlenen Auslösewerte von

- $L_{den} \geq 65$  dB(A) und
- $L_{night} \geq 55$  dB(A).

Der  $L_{den}$  ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: day (Tag), evening (Abend), night (Nacht). Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden durch einen Zuschlag von 5 dB(A) (Abend) bzw. 10 dB(A) (Nacht) stärker gewichtet. Der  $L_{den}$  dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

Der  $L_{night}$  beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr – 6 Uhr). Der  $L_{night}$  dient zur Bewertung der Nachtruhe.

Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der beiden Werte angesehen.

Ein direkter Vergleich mit dem nach deutschem Recht ermittelten Grenzwerten z.B. der 16. BImSchV (16. BImSchV) ist aufgrund der abweichenden Berechnungsmethode (andere Zeitbereiche, keine Zu- und Abschläge) nur bedingt möglich.

### 1.6 Nationale Gesetzgebung

Auf nationaler Ebene sind je nach Lärmart verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte gültig. Diese haben neben den Auslösewerten der EG-Umgebungslärmrichtlinie weiterhin Gültigkeit und sind bspw. in der Bauleitplanung und der Genehmigungsplanung weiterhin verbindlich. So werden z.B.

- beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- bei der Genehmigung von Gewerbebetrieben die Immissionsrichtwerte der TA Lärm,
- bei nachträglicher Minderung der Lärmbelastung an bestehenden Verkehrswegen in der Baulast des Bundes die Richtwerte der VLärmSchR 97 und
- bei der städtebaulichen Planung die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1

von den betreffenden Behörden zur Beurteilung der Schallimmission herangezogen.

## 1.7 Zuständige Behörden

Die zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse des Straßenverkehrslärms ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV). Die Ergebnisse wurden den Gemeinden zur Verfügung gestellt (LÄRMKARTIERUNG AMT WARNOW-WEST).

Die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes für die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow ist wiederum das Amt Warnow-West.

## 2 Beschreibung des Kartierungsumfangs

### 2.1 Beschreibung der Örtlichkeit

Das Amt Warnow-West liegt im Norden des Landkreises Rostock und grenzt im Nordosten an die Hansestadt Rostock. Im Amt Warnow-West mit Sitz in der Gemeinde Kritzmow wurden sieben Gemeinden zusammengeschlossen. Es hat einen schmalen Küstenstreifen westlich der Steilküste Stoltera und reicht im Südosten bis in das Warnow-Tal. Das Amtsgebiet ist durch die BAB A 20 gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen.

Das Amt Warnow-West ist wie folgt charakterisiert:

- Gesamtfläche: 117,1 km<sup>2</sup>
- Einwohnerzahl: 17.038
- Bevölkerungsdichte: 146 Einwohner/km<sup>2</sup>.

Eisenbahn- als auch Flugverkehr spielen keine Rolle.

### 2.2 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Lärmkartierung definiert im Amtsgebiet nach EG-Umgebungslärmrichtlinie die folgenden Hauptlärmquellen (Bundesautobahn, Bundes- und Landesstraßen):

- BAB A 20  
(bis zu 37.940 Kfz/24h),
- B 103/B 103n  
(bis zu 20.298 Kfz/24h)
- B 105  
(bis zu 27.383 Kfz/24h),
- L 10  
(bis zu 8.576 Kfz/24h),
- L 132  
(bis zu 12.961 Kfz/24h) sowie

- L 132a  
(bis zu 8.200 Kfz/24h).

Die Verkehrsmengen stammen aus der Verkehrsmengenkarte des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern bzw. aus Verkehrszählungen durch das LUNG MV.

### **3 Lärmaktionsplan**

#### **3.1 Übernahme der Lärmkarten und Geodaten**

Das LUNG MV stellte die Bebauung und das Straßennetz in einem standardisierten sog. QSI-Format zur Verfügung. Die bereits kartierten Bereiche wurden als Shape-File übernommen und bilden ebenso wie die Daten für den Verkehr und die Topographie Grundlage der weiteren Analysen.

Darüber hinaus gingen vorhandene Daten aus dem durch die Bürgerschaft beschlossenen LÄRMAKTIONSPLAN DER GEMEINDEN KRITZMOW UND STÄBELOW ein, der hiermit seine 1. Fortschreibung erfährt.

Die zugrundeliegenden Lärmkarten für den Straßenverkehr stellt das LUNG MV über einen Lärmkarten-Viewer zur Verfügung (<http://www.laermkartierung-mv.de>). Eine Übersicht über die Lärmimmissionen des Gesamtnetzes geben die Abbildungen 2 und 3 auf den folgenden beiden Seiten (Quelle: LÄRMKARTIERUNG AMT WARNOW-WEST).

Abb. 1 zeigt die Schallausbreitung als ganztägige  $L_{den}$ -Pegel, Abb. 2 dieselbe als  $L_{night}$  für die Nacht. Die Wirkung sowohl hoher Verkehrsmengen als auch die Abschirmwirkung der Bebauung sind sofort augenfällig.

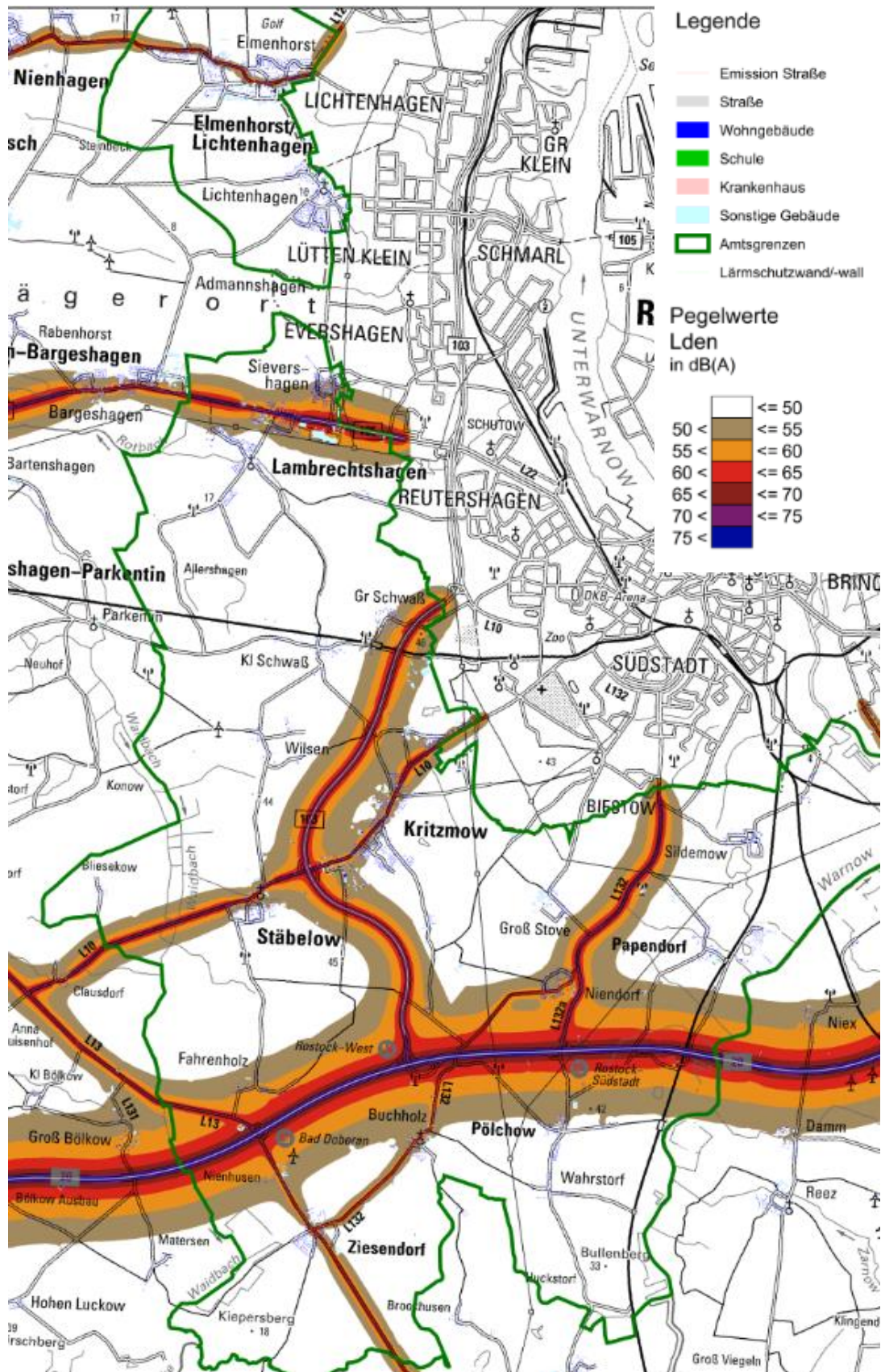


Abbildung 1: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“



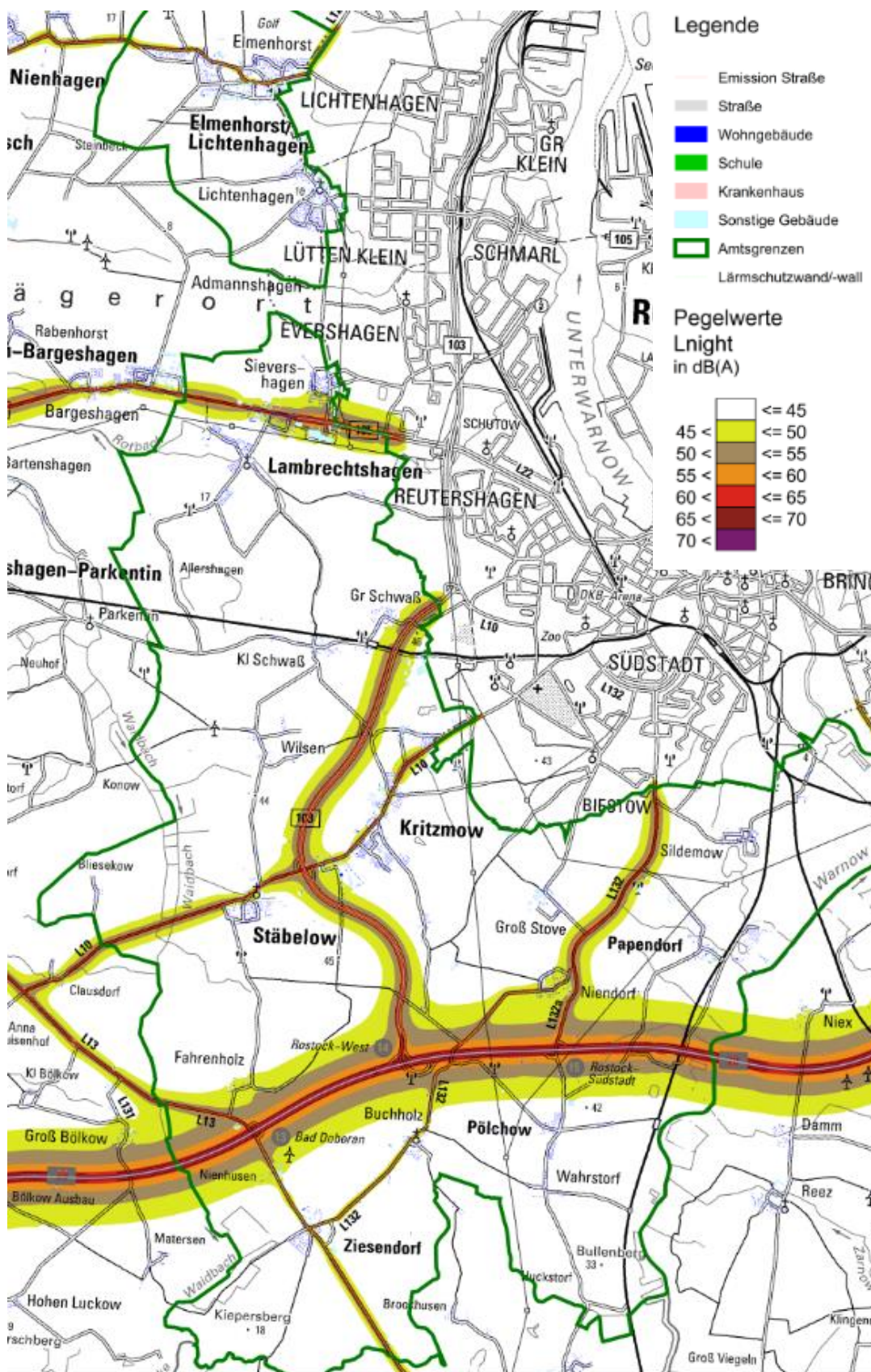


Abbildung 2: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum "NIGHT"

Die Lärmkartierung hat für die untersuchten Straßenzüge im Hauptverkehrsnetz (BAB, Bundes- und Landesstraßen mit einer Belegung > 8.200 Kfz/24h) hinsichtlich der Lärmbelastung folgende Ergebnisse erbracht (vgl. Tabelle 1).

*Tabelle 1: Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen im Hauptverkehrsnetz Amt Warnow-West*

<b>L<sub>den</sub> in dB(A)</b>	<b>Betroffene Menschen</b>	<b>Anteil an der Gesamtbevölkerung<sup>1</sup></b>	<b>L<sub>night</sub> in dB(A)</b>	<b>Betroffene Menschen</b>	<b>Anteil an der Gesamtbevölkerung<sup>1</sup></b>
<b>&gt; 55 bis 60</b>	676	4,0 %	<b>&gt; 45 bis 50</b>	1.244	7,3 %
<b>&gt; 60 bis 65</b>	237	1,4 %	<b>&gt; 50 bis 55</b>	299	1,8 %
<b>&gt; 65 bis 70</b>	151	0,9 %	<b>&gt; 55 bis 60</b>	156	0,9 %
<b>&gt; 70 bis 75</b>	62	0,4 %	<b>&gt; 60 bis 65</b>	81	0,5 %
<b>&gt; 75</b>	27	0,2 %	<b>&gt; 65</b>	33	0,2 %
<b>Summe</b>	<b>1.153</b>	<b>9,3 %</b>	<b>Summe</b>	<b>1.813</b>	<b>10,7 %</b>

<sup>1</sup> Bezug: Einwohnerzahl vom Amt Warnow-West am 31.12.2017: 17.038 (Quelle: Statistisches Landesamt M-V – Bevölkerungsstand der Ämter, Kreise und Gemeinden 2017)

### 3.2 Erstellung des Lärmaktionsplans

In der Analyse der Lärmsituation im Amt Warnow-West wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Straßenverkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. Richtlinienkonform standen die Bereiche mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr – dies entspricht einem durchschnittlichen Verkehr von rund 8.200 Kfz am Tag – in der Betrachtung. Für die Verortung von Belastungsschwerpunkten wurden zum einen die Lärmkarten ausgewertet und zum anderen Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse dieser Betrachtungen zusammen. Insbesondere die Bereiche der B 105 und der L 10 bilden auf der Grundlage der aktuell anzuwendenden Maßstäbe Belastungsschwerpunkte (s. Tabelle 2 – für Kritzmow und Stäbelow relevante Ortsdurchfahrt im Zuge der Landesstraße L 10 farblich hervorgehoben).

Tabelle 2: Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
1	Alle Gebiete	45 - 50	-	1.583
		50 - 55	-	684
		55 - 60	1.093	205
		60 - 65	593	73
		65 - 70	228	29
		70 - 75	58	0
		> 75	26	0
		Summe	1.998	2.574
2	BAB A 20	45 - 50	-	151
		50 - 55	-	55
		55 - 60	113	13
		60 - 65	42	2
		65 - 70	7	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	162	221
3	B 103	45 - 50	-	69
		50 - 55	-	8
		55 - 60	32	7
		60 - 65	4	4
		65 - 70	8	0
		70 - 75	2	0
		> 75	0	0
		Summe	46	88
4	B 105	45 - 50	-	540
		50 - 55	-	118
		55 - 60	300	87
		60 - 65	103	64
		65 - 70	73	29
		70 - 75	54	0
		> 75	26	0
		Summe	556	838
5	L 10	45 - 50	-	368
		50 - 55	-	397
		55 - 60	330	98
		60 - 65	368	3
		65 - 70	140	0
		70 - 75	2	0
		> 75	0	0
		Summe	840	866

Fortsetzung auf Seite 10

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L <sub>den</sub>	L <sub>night</sub>
6	L 132/L 132a	45 - 50	-	455
		50 - 55	-	106
		55 - 60	318	0
		60 - 65	76	0
		65 - 70	0	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	394	561

Da im Rahmen der Planfeststellung für den Bau der Bundesautobahn A 20 ebenso wie für den Autobahnzubringer B 103n umfassende und flächendeckende schalltechnische Berechnungen nach Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und nachgeordnete Lärmvorsorgeuntersuchungen nach Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erfolgten und damit die Umsetzung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich der Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich auf der Grundlage der nutzungsspezifischen Lärmvorsorgegrenzwerte (bspw. MI 64/54 dB(A)) vorausgesetzt werden darf, wird eine weitere Lärmaktionsplanung mit den Auslösewerten von 65/55 dB(A) für den Einwirkungsbereich der genannten Straßenzüge zeitnah nicht ausgelöst.

Die Intervalle 45 – 50 und 50 – 55 von L<sub>den</sub> sind nicht mit Zahlen belegt, da Immissionen in diesen Pegelbereichen im vorliegenden Zusammenhang nicht als Lärmbetroffenheit angesehen werden.

Weiterhin war festzustellen, dass die Schulstandorte sich grundsätzlich hinreichend weit entfernt von den Hauptverkehrsstraßen befinden, so dass sie zunächst keine Handlungsschwerpunkte darstellen. Krankenhäuser sind im Amt Warnow-West nicht vorhanden.

Die folgende Abb. 3 lokalisiert die Straßenabschnitte der L 10 in den Gemeinden Kritzmow und Stäbelow, die aufgrund der o. g. Kriterien als Handlungsschwerpunkte definiert wurden.

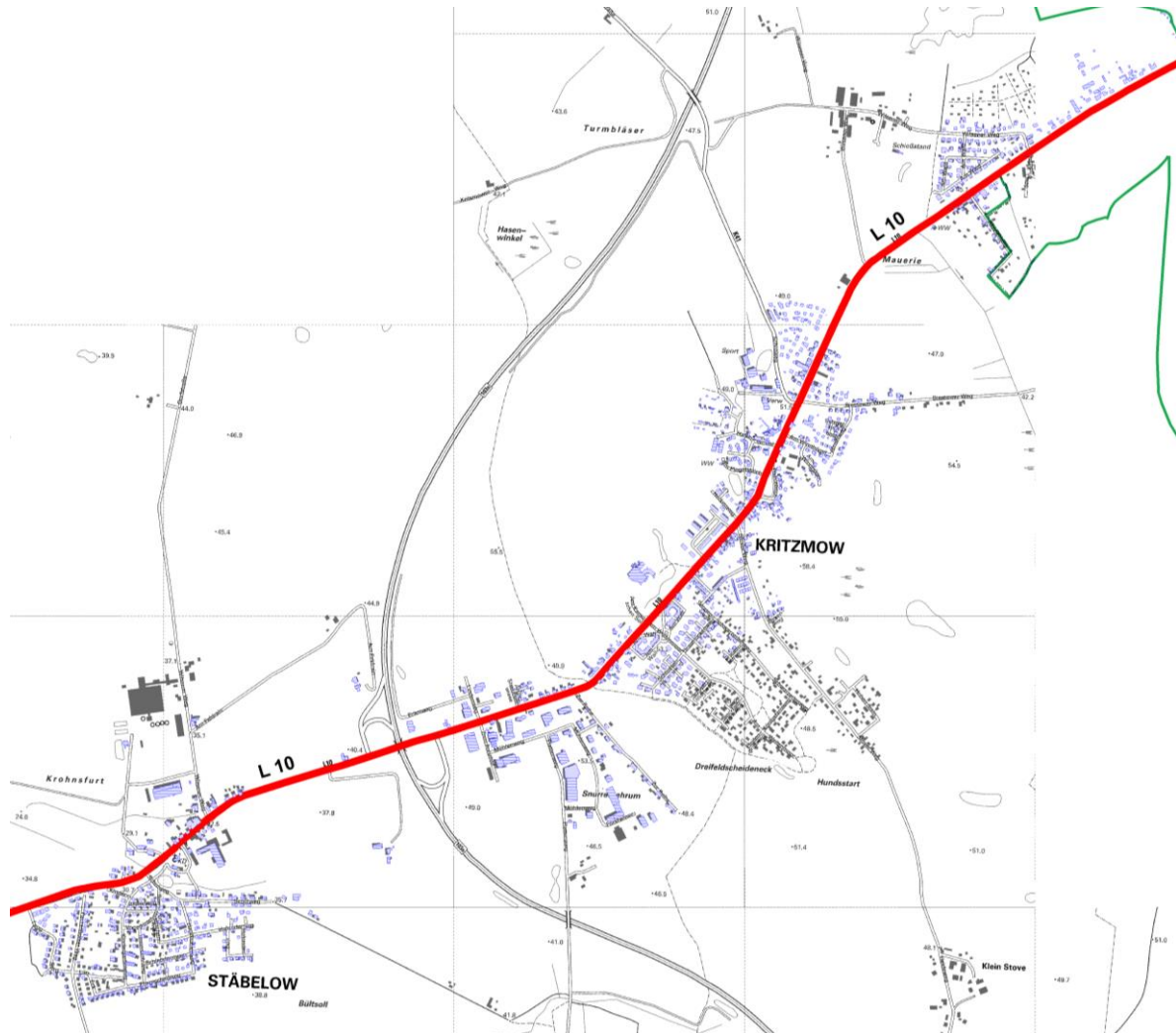


Abbildung 3: Die untersuchten Straßenabschnitte (ohne Maßstab)

## 4 Ableitung von Handlungsmöglichkeiten

### 4.1 Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten

Für die Reduzierung des Straßenverkehrslärms steht grundsätzlich ein ganzes Paket von Möglichkeiten zur Verfügung. Im Folgenden soll eine Auswahl vorgestellt werden. Sie lässt sich unterteilen in nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen und quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen.

#### ***Nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen und ihre Bewertung durch die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow (kursive Textstellen)***

- **Parkleitsysteme:** Dienen der Vermeidung von unnötigen Suchverkehren.  
*Spielt wegen der Größe der Gemeinden keine Rolle. Es sind ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden.*
- **Optimierung des Radwegenetzes:** Das vorhandene Radwegenetz wird im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit optimiert. Dazu gehören baulich hergestellte Radwege außerhalb der Fahrbahn ebenso wie abmarkierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn, sowie Maßnahmen des Radfahrkomforts, wie Bordsteinabsenkungen und die Ausbesserung von schadhafte Radwegbelägen. Weiterhin werden insbesondere Lücken im Radwegenetz geschlossen.  
*Bei einer vorgesehenen Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes sollten Radwege konsequent mit einbezogen werden.*
- **Versorgung der Gemeindegebiete durch ÖPNV:** Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV weisen viele Synergieeffekte mit der Lärminderungsplanung auf. Neben der durch einen großen Verkehrsanteil ÖPNV-Nutzer hervorgerufenen Reduzierung des individuellen motorisierten Verkehrs können konkrete straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung beitragen.  
*Ein ÖPNV-Busverkehr findet bereits statt und erscheint in noch größerem Umfang als kaum möglich.*
- **Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohngebieten:** Die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow haben unter vollständiger Ausnutzung ihrer rechtlichen Möglichkeiten in Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Sie prüfen kontinuierlich als Geschäft der laufenden Verwaltung, ob sich darüber hinaus weitere Straßenzüge für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eignen.  
*Wird in den untersuchten Gemeinden so praktiziert.*
- **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten:** In vielen Wohngebieten haben die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

umgesetzt. Bei der Neuplanung von Wohngebieten werden die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung grundsätzlich berücksichtigt. Die Verkehrssituation in den Wohngebieten wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.

- **Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten:** Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten, insbesondere Durchgangsverkehr von Schwerlastfahrzeugen, wurden die derzeit möglichen Maßnahmen weitestgehend umgesetzt. Die Verkehrssituation wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.  
*Eine Reduzierung der Verkehrsströme wäre nur durch eine weiträumige Umgehung der untersuchten Gemeinden möglich.*
- **Umleitung des Schwerlastverkehrs:** Der Schwerlastverkehr ist im hohen Maße für Lärm- und Luftschadstoffemissionen verantwortlich.  
*Die Konzentration des Schwerlasttransports erfolgt bereits auf die Landesstraße.*
- **Verkehrsabhängige Steuerungen, Einrichtung und Optimierung der „Grünen Welle“:** Sind an einem Straßenzug mehrere lichtzeichengesteuerte Knotenpunkte vorhanden, sollten diese so aufeinander abgestimmt werden, dass lärmintensive Anfahrvorgänge vermieden werden. Dabei gilt die „Grüne Welle“ als wirksame Methode der Verkehrsverstetigung. Im Ergebnis soll die angestrebte Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Ausbauzustand und die Verkehrsbedingungen des Straßenzuges abgestimmt werden.
- **Beseitigung von Straßenschäden:** Die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von bis zu 2 dB(A) erreichen. Die Straßen in städtischer Baulast werden im Zuge der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig begangen. Die Behebung hierdurch bekannt gewordener Straßenschäden städtischer Straßen wird durch die Gemeinden zeitnah veranlasst. In diesem Zusammenhang bekannt gewordene Schäden an Straßen anderer Straßenbaulastträger werden an diese schnellstmöglich gemeldet.  
*Schäden werden schnellst möglichst behoben oder sofort an den zuständigen Baulastträger gemeldet und es wird auf eine zeitnahe Mängelbeseitigung gedrungen.*
- **Sanierung von Kanaldeckeln:** Der unerwünschte Niveauunterschied zwischen Kanaldeckel und Straßenbelag sorgt für unerwünschte Lärmemissionen. Durch eine ständige Sanierung nicht optimaler Deckel kann lokal eine erhebliche Lärminderung erzielt werden.  
*Schäden werden schnellst möglichst behoben oder sofort an den zuständigen Baulastträger gemeldet und es wird auf eine zeitnahe Mängelbeseitigung gedrungen.*

### Quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen

Die folgende Abbildung (Quelle: UBA-MAßNAHMENBLÄTTER) zeigt ein Spektrum möglicher lärmindernder Maßnahmen mit ihrem jeweiligen Minderungspotenzial.

Es handelt sich hauptsächlich um die Handlungsfelder

- Geschwindigkeitsreduzierung,
- Veränderung/Verschiebung des Straßenquerschnitts,
- Verkehrsmengenreduzierung,
- Verbesserung/Beruhigung des Verkehrsflusses und
- Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche.

Es wird deutlich, dass sich mit der Ausnahme eines radikalen Pflasteraustauschs (für Kritzmow und Stäbelow nicht relevant) die erzielbaren Verbesserungen nur im Dezibelbereich bewegen.

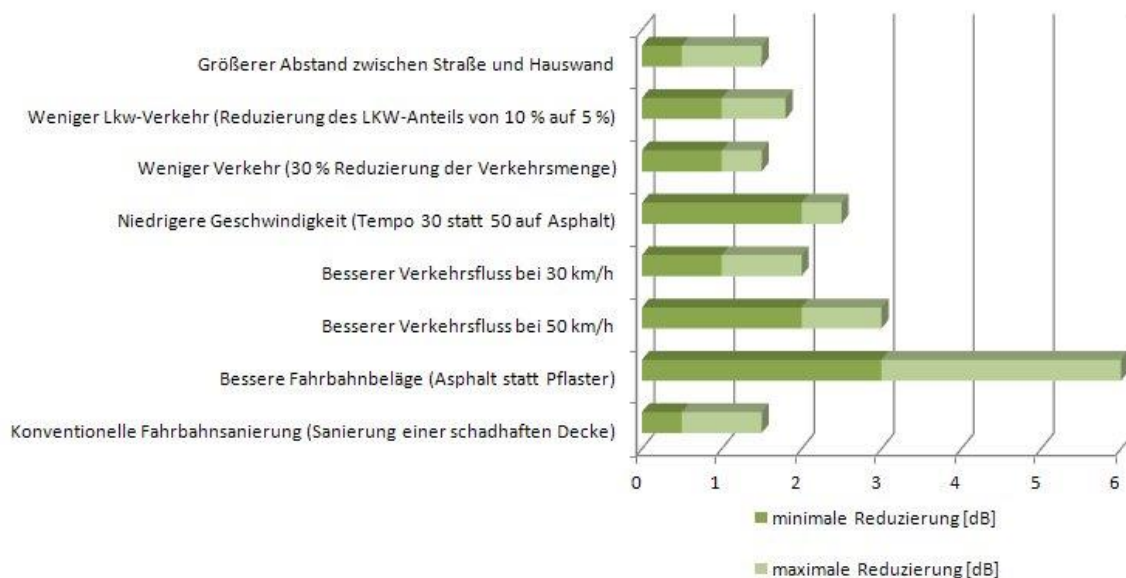


Abbildung 4: Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen

#### 4.2 Schwerpunkthandlungsfelder für die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow

Im Ergebnis intensiver Arbeitsgespräche mit der Amtsverwaltung kristallisierten sich für die Gemeinden Kritzmow und Stäbelow die folgenden Schwerpunktfelder heraus:

1. Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T30 nachts), als relativ kostengünstige Maßnahme mit spürbarem Reduzierungspotenzial.



2. Die Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs durch Anlage von Radwegen auf Fahrbahnen geeigneter Straßenzüge, indem jeweils beidseitig ein Streifen für Radfahrer markiert wird. Weiterhin wird dabei häufig durch Verschiebung der Verkehrslärmquelle von der Straßenrandbebauung weg eine Reduzierung des Lärmpegels an der Bebauung erzielt.
3. Ablösen von Lichtsignal gesteuerten Kreuzungen durch Kreisverkehre, wobei es sich hier um eine Verstetigungsmaßnahme handelt, da das sog. Beschleunigungsrauschen in den Umschaltphasen der Ampeln vermindert wird.
4. Verbesserung der Fahrbahnoberfläche mit schallmindernden Asphaltdecken und Minderungswerten für  $D_{StrO}$  von -2 oder -3 dB(A).

Als Handlungsmöglichkeiten für die o. g. Schwerpunkte 1 bis 4 verbleibt realistisch letztlich die Anwendung von Geschwindigkeitsreduzierungen und/oder die Verbesserung der Straßenoberfläche durch schallmindernden Asphalt. Eingriffe in die Strecke der Ortsdurchfahrten der L 10 wie in den Punkten 2 und 3 beschrieben, erscheinen eher unrealistisch bis gering wirksam.

Darüber hinaus werden jedoch auch die in Kap. 4.1 aufgeführten nicht quantifizierbaren, jedoch allgemein lärmreduzierenden Maßnahmen als Daueraufgabe begriffen.

## 5 Maßnahmen

### 5.1 Abwägungsmethodik für die beiden Handlungsmöglichkeiten

Im vorstehenden Kapitel wurden als Handlungsmöglichkeiten die Anwendung von Geschwindigkeitsreduzierungen und/oder die Verbesserung der Straßenoberfläche durch schallmindernden Asphalt begründet. Um diese einer Abwägung zugänglich zu machen, kam das Instrumentarium der EG-Umgebungslärmrichtlinie konsequent auf ausgewählte Szenarien zur Anwendung. Es geht also jeweils um die Fragestellung, in welchem Umfang durch das betrachtete Szenario Entlastungen für die betroffenen Anwohner erzielbar sind.

Hierfür wird die Anzahl der betroffenen Menschen in den vorgegebenen 5-dB(A)-Pegelintervallen genutzt und für jedes Szenario untersucht. Das Maß für eine Verbesserung stellt, ungeachtet der Tatsache, dass die Reduzierung selbstverständlich bei allen wirkt, jeweils der Wechsel von Betroffenen in das darunter liegende Intervall dar.

Bei den infrage kommenden Maßnahmen handelt es sich um Pegelreduzierungen, die allein oder kombiniert immer kleiner als 5 dB(A) ausfallen. Es erfolgt also immer nur ein Wechsel in das darunter liegende Intervall und niemals ein Sprung darüber hinweg. Dieser Sachverhalt erleichtert es im vorliegenden Fall, die Zahlen in den Intervallen insofern zu bereinigen, dass tatsächlich nur die verbliebenen Betroffenen Berücksichtigung finden. Anwohner, die durch die Maßnahme aus dem darüber liegenden Intervall eine Verbesse-

rung erfahren haben und darum in das darunter liegende fallen, werden somit hier nicht gezählt.

Seinen Sinn entfaltet das Vorgehen erst in der Differenzbildung des Prognoseszenarios zum Ist-Zustand, hier als Szenario 1 geführt. Im direkten Vergleich der Reduziertenzahlen in jedem Intervall wird die Wirksamkeit jedes Szenarios sehr anschaulich deutlich und somit vergleichbar.

Wie bereits begründet, geht es einerseits um Reduzierungen der Geschwindigkeit im Nachtzeitraum und andererseits um emissionsreduzierende Verbesserungen der Straßenoberfläche. Hierzu ist folgendes grundsätzlich auszuführen:

Derzeit sind lärmindernde Straßenoberflächen für Geschwindigkeiten von 50 km/h und darunter noch nicht eingeführt. Die hierfür erforderlichen Regelwerke und Vorschriften müssen noch geschaffen werden bzw. befinden sich in der Entwicklung. Der wichtigste hierzu vorgenommene Modellversuch in der Praxis ist unter der Bezeichnung „Düsseldorfer Asphalt“ bekannt geworden.

An zwei innerstädtischen Straßen in Düsseldorf wurde bereits 2007 ein neuartiger, leiserer Fahrbelag eingebaut. Es handelt sich um einen herkömmlichen Asphalt mit einer speziellen Oberflächengestaltung und feinkörnigen Gesteinsanteilen, entwickelt vom Lehrstuhl für Verkehrswegebau der Ruhr-Universität Bochum. Erste Ergebnisse lassen bereits den Schluss zu, dass damit deutliche Lärminderungen um bis zu 3 dB(A) erzielt werden, die etwa einer Halbierung des Verkehrsaufkommens entsprechen. Es konnte somit der Nachweis erbracht werden, dass derartige Oberflächen machbar und auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wirksam sind. Diese Art Oberflächen bildet die Grundlage für die hier angewandten  $D_{Str0}$  von -2 oder -3 dB(A).

Hinsichtlich der Straßenoberfläche ist also künftig die Entwicklung zu verfolgen, inwiefern sie als Verbesserungen bei anstehenden Fahrbelagsanierungen zur Anwendung kommen können.

Bei der Reduzierung der Geschwindigkeit hingegen wird häufig der Ansatz verfolgt, dieselbe lediglich für den Lkw-Verkehr anzuordnen. Hintergrund hierfür sind Immissionspegelvergleiche zwischen den Varianten Reduzierung nur für den Lkw-Verkehr und einer weiteren für Pkw-Geschwindigkeitsreduzierungen gleichermaßen. In der Tat kann es in Abhängigkeit von der Größe des Lkw-Anteils zu Ergebnissen kommen, die den Zusatzeffekt einer Pkw-Einbeziehung vergleichsweise gering erscheinen lassen.

Gesetzt den Fall, es gäbe in beiden Richtungen jeweils eine getrennte Lkw- und Pkw-Spur, entspräche dieser Ansatz in etwa der Realität. Dem ist in der Praxis jedoch nicht so. In der Regel steht nur eine Spur zur Verfügung, was naturgemäß laufend Überholvorgänge mit den zugehörigen Lärmemissionen zur Folge hat. Der Verkehrsfluss erfährt sozusagen wahrnehmbar eine Entstetigung.

Die einschlägige Literatur enthält viele Beispiele empfohlener Verstetigungsmaßnahmen, wie bspw. „Grüne Welle“, Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre oder auch eine angepasste Geschwindigkeitsreglementierung. Die hierfür angegebenen erzielbaren Reduzierungen betragen zwischen -1 und -4 dB(A).

Im Analogieschluss wurde der genannte Entstetigungseffekt mit einem Aufschlag von +1 dB(A) berücksichtigt. Er könnte auch höher sein, führt jedoch bereits ab +2 dB(A) nahezu zu einer Kompensation der partiellen Lkw-Geschwindigkeitsreduzierung bzw. zu Immissionssituationen, die schlechter als der Ausgangszustand sein können. Darum erfolgt hier lediglich ein Minimalansatz.

Weiterhin ist anzumerken, dass verbesserte Straßenoberflächen tags und nachts sowie (zukünftig) bei jeder Geschwindigkeit ihre Wirkung entfalten. Insofern wäre ihnen bei einem Vergleich mit ähnlich wirksamen nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen der Vorzug zu geben. Die Minderungseffekte letzterer sind erfahrungsgemäß in hohem Maße verhaltensabhängig und erfordern häufige Kontrollen.

Das letzte Szenario (Nr. 7) kombiniert zur Veranschaulichung beide Maßnahmen und besitzt realistisch gesehen z. Z. eher informativen Charakter.

## 5.2 Ermittlungen zu den Maßnahmen

Für die Begründung der aus den Handlungsschwerpunkten abgeleiteten Lärmminierungsmaßnahmen wurden die nachfolgenden Szenarienbetrachtungen durchgeführt. Sie dienen der Unterstützung des Abwägungsprozesses, in dem üblicherweise die Beurteilung der Wirksamkeit eine besondere Rolle spielt.

Für die Auswertung der Betroffenzahlen wurden die in der folgenden Tabelle beschriebenen Szenarien verwendet. Dabei erfolgten Variationen der Geschwindigkeiten von PKW und LKW (v PKW, v LKW) tags bzw. nachts zwischen 50 und 30 km/h und auch der lärm mindernden Wirkung der Straßenoberfläche in zwei Stufen ( $D_{StrO}$  -2 und -3 dB(A)).

Die zugehörigen Berechnungen sind in den Datenblättern im Anhang dokumentiert.

*Tabelle 3: Szenarienparameter*

**Gemeinden Kritzmow/Stäbelow – Lärminderungsmaßnahmen zum Lärmaktionsplan**

Straße	Szenario 1 (IST-Zustand)	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5	Szenario 6	Szenario 7
Kritzmow (L 10)	60 km/h	30 km/h	v PKW/LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h	v LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h +1 dB(A) nachts	50 km/h StrO -2 dB(A)	50 km/h StrO -3 dB(A)	v PKW/LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h StrO -2 dB(A)
Stäbelow (L 10)	50 km/h	30 km/h	v PKW/LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h	v LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h +1 dB(A) nachts	50 km/h StrO -2 dB(A)	50 km/h StrO -3 dB(A)	v PKW/LKW nachts 30 km/h tags 50 km/h StrO -2 dB(A)

In diesen Szenarien entstehen Betroffenheiten in den einzelnen Pegelklassen, die in den folgenden Tabellen als Anzahl betroffener Anwohner eingetragen sind.

S1 bis S7 bezeichnen die o.g. Szenarien,  $L_{den}$  und  $L_n$  kennzeichnen die dem Ganztage bzw. der Nacht zugeordneten Beurteilungszeiten. Zusätzlich zu den über alle Straßenabschnitte aufsummierten Zahlen sind diese auch für die einzelnen Straßen aufgeschlüsselt enthalten. Im Tabellenkopf stehen zur leichteren Orientierung nochmals in Kurzform die zugehörigen Geschwindigkeiten für PKW/LKW und der Minderungswert der Straßenoberfläche. Eine Ausnahme stellt die „+1“ in S 4 dar, die auf die Anwendung des Entstetigungszuschlags von 1 dB(A) hinweist.

Das Szenario 1 als IST-Zustand steht für den Vergleich in beiden Tabellen.

Das Szenario 7 enthält als einziges eine Kombination von Geschwindigkeitsreduzierung und zusätzlicher lärmmindernder Straßenoberfläche und erzielt hiermit naturgemäß regelmäßig die größten Entlastungseffekte.

Hinsichtlich einer besseren Straßenoberfläche ist darauf hinzuweisen, dass eine sicher nur nächtlich durchsetzbare Geschwindigkeitsreduzierung auch nur nachts im Maße der disziplinierten Befolgung des Übertretungsverbots Wirkung entfaltet, während die Straßenoberfläche am Tage und in der Nacht bei jeder Geschwindigkeit mindernd wirkt.

Dabei wird davon ausgegangen, dass der inzwischen angestoßene technische Fortschritt in absehbarer Zeit die auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wirksamen Straßenoberflächen verfügbar macht.

Tabelle 4: Szenarien 1 bis 4 im Vergleich

	Interv.	S 1		S 2		S 3		S 4	
		60/60; 0 50/50; 0	60/60; 0 50/50; 0	30/30; 0	30/30; 0	50/50; 0	30/30; 0	50/50; 0	50/30; +1
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	45 - 50	0	293	0	371	0	371	0	300
	50 - 55	0	390	0	248	0	248	0	384
	55 - 60	277	106	331	36	287	36	278	95
	60 - 65	355	0	316	0	367	0	351	0
	65 - 70	162	0	15	0	97	0	160	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>794</b>	<b>789</b>	<b>662</b>	<b>655</b>	<b>751</b>	<b>655</b>	<b>789</b>	<b>779</b>
Kritzmow (L 10)	45 - 50	0	202	0	257	0	257	0	205
	50 - 55	0	282	0	172	0	172	0	278
	55 - 60	186	34	230	0	195	0	184	31
	60 - 65	255	0	220	0	278	0	254	0
	65 - 70	102	0	1	0	45	0	101	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>543</b>	<b>518</b>	<b>451</b>	<b>429</b>	<b>518</b>	<b>429</b>	<b>539</b>	<b>514</b>
Stäbelow (L 10)	45 - 50	0	91	0	114	0	114	0	95
	50 - 55	0	108	0	76	0	76	0	106
	55 - 60	92	72	102	36	92	36	94	64
	60 - 65	100	0	96	0	89	0	96	0
	65 - 70	60	0	14	0	52	0	59	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>252</b>	<b>271</b>	<b>212</b>	<b>226</b>	<b>233</b>	<b>226</b>	<b>249</b>	<b>265</b>

Tabelle 5: Szenarien 1 und 5 bis 7 im Vergleich

	Interv.	S 1		S 5		S 6		S 7	
		60/60; 0 50/50; 0	60/60; 0 50/50; 0	50/50; -2	50/50; -2	50/50; -3	50/50; -3	50/50; -2	30/30; -2
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	45 - 50	0	293	0	354	0	365	0	387
	50 - 55	0	390	0	298	0	244	0	145
	55 - 60	277	106	326	36	355	23	339	10
	60 - 65	355	0	325	0	287	0	318	0
	65 - 70	162	0	44	0	9	0	16	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>794</b>	<b>789</b>	<b>695</b>	<b>688</b>	<b>651</b>	<b>632</b>	<b>673</b>	<b>542</b>
Kritzmow (L 10)	45 - 50	0	202	0	249	0	253	0	282
	50 - 55	0	282	0	205	0	159	0	63
	55 - 60	186	34	224	0	255	0	242	4
	60 - 65	255	0	242	0	186	0	221	0
	65 - 70	102	0	8	0	0	0	2	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>543</b>	<b>518</b>	<b>474</b>	<b>454</b>	<b>441</b>	<b>412</b>	<b>465</b>	<b>349</b>
Stäbelow (L 10)	45 - 50	0	91	0	105	0	111	0	106
	50 - 55	0	108	0	93	0	85	0	82
	55 - 60	92	72	102	36	100	23	98	10
	60 - 65	100	0	83	0	101	0	98	0
	65 - 70	60	0	36	0	9	0	15	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
		<b>252</b>	<b>271</b>	<b>221</b>	<b>234</b>	<b>210</b>	<b>219</b>	<b>211</b>	<b>198</b>

Beschränkt man die Auswertung nur auf die zusammenfassende Betroffenenstatistik, können die folgenden Effekte abgelesen werden:

- S1, S4 (rot markiert): Lediglich eine Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW nachts führt nicht zu einer erheblichen Reduzierung der Betroffenenzahlen, da durch laufende Überholmanöver der Verkehrsfluss sozusagen eine Entstetigung erfährt.
- S3, S6 (grün markiert): Eine gut lärmindernde Straßenoberfläche bei 50 km/h erzielt eine größere Wirkung als die Anordnung von 30 km/h nachts auf herkömmlichem Asphalt.
- S2, S5 (jeweils linke Spalte): Diese Wirkung ist auch am Tage zu beobachten: Bereits eine Straßenoberfläche mit -2 dB(A) erzielt einen ähnlichen Effekt wie Tempo 30.

Für die folgenden Abbildungen sind aus den Ergebnissen der Tabellen 4 und 5, wie im Kap. 5.1 beschrieben, intervallbezogen die Differenzen der Szenarien zum Ausgangszustand gebildet und grafisch für den Tages- und Nachtzeitraum dargestellt worden. In jedem Intervall steht eine Säule für die Anzahl der Einwohner, für die sich durch Intervallwechsel die Lärmimmissionssituation verbessert hat. Wie bereits erläutert, stellt dies ein Maß für die erzielbare Verbesserung dar. Hohe Säulen weisen auf ein großes Verbesserungspotenzial hin, niedrige auf eine ggf. nur marginale Wirkung.

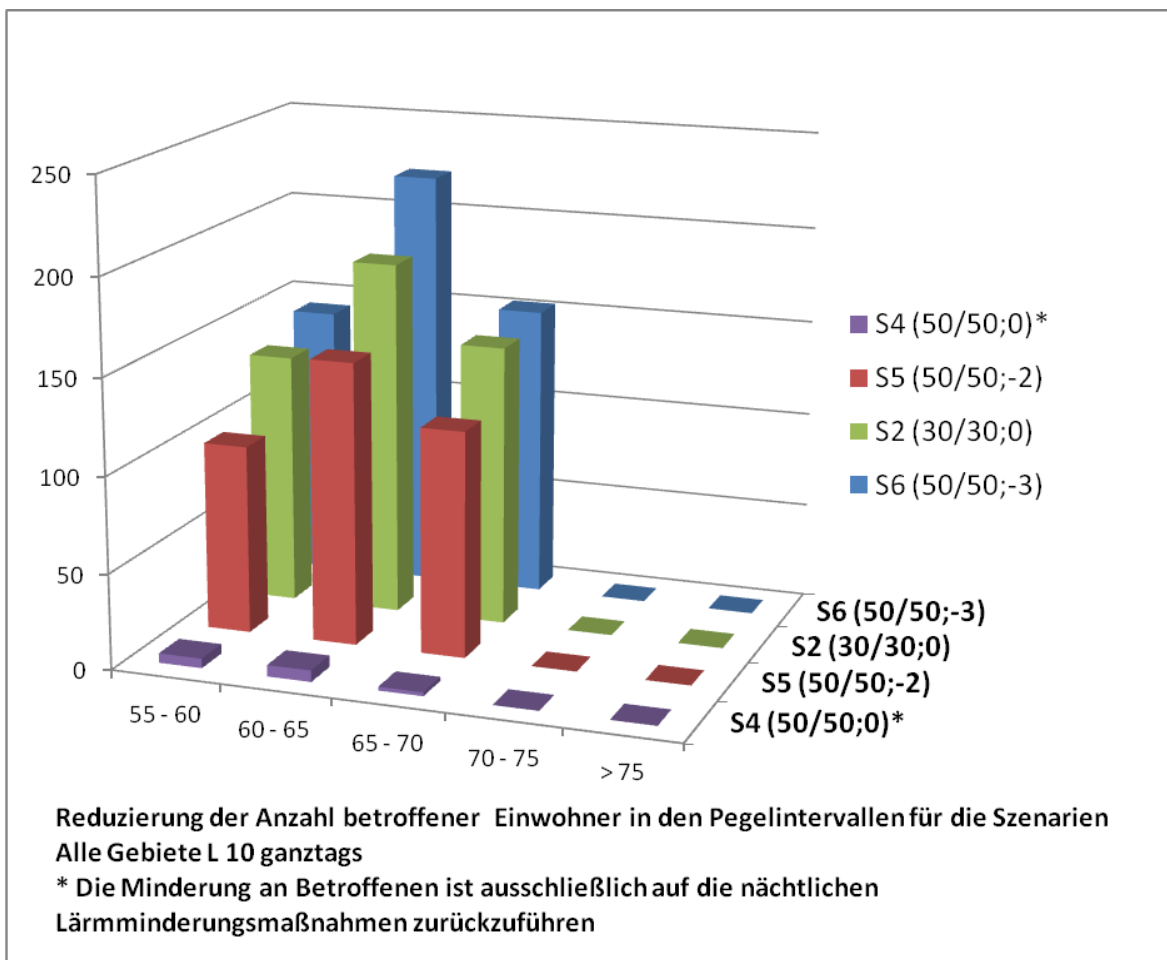


Abbildung 5: Grafische Darstellung der Szenarien – alle Gebiete (L 10) ganztags

Aus dem Diagramm über die Reduzierung betroffener Einwohner über den gesamten Tag mit dem Mischwert aus den Beurteilungszeitbereichen 06.00 bis 18.00 Uhr (day), 18.00 bis 22.00 Uhr (evening) sowie 22.00 bis 06.00 Uhr (night) entlang der L 10 wird ersichtlich, dass die größte Reduzierung durch Straßenverkehrslärm betroffener Einwohner beim Szenario 6 (v PKW/LKW tags wie nachts 50 km/h mit  $D_{StrO} = -3$  dB(A)) zu erwarten ist. Szenario 2 (v PKW/LKW tags wie nachts 30 km/h mit  $D_{StrO} = 0$ ) folgt. Szenario 5 (v PKW/LKW tags wie nachts 50 km/h mit  $D_{StrO} = -2$  dB(A)) ist interessanterweise der Minderungswirkung ähnlich. Aufgrund der Unabhängigkeit der

Wirkung von der Einhaltung des Tempolimits, wäre der Verbesserung der Straßenoberfläche der Vorzug zu geben (Szenario 5).

Die mit Abstand geringste Reduzierung ist im Szenario 4 (v PKW/LKW tags 50 km/h, nur LKW nachts 30 km/h bei  $D_{StrO} = 0$  dB(A)) zu verzeichnen.

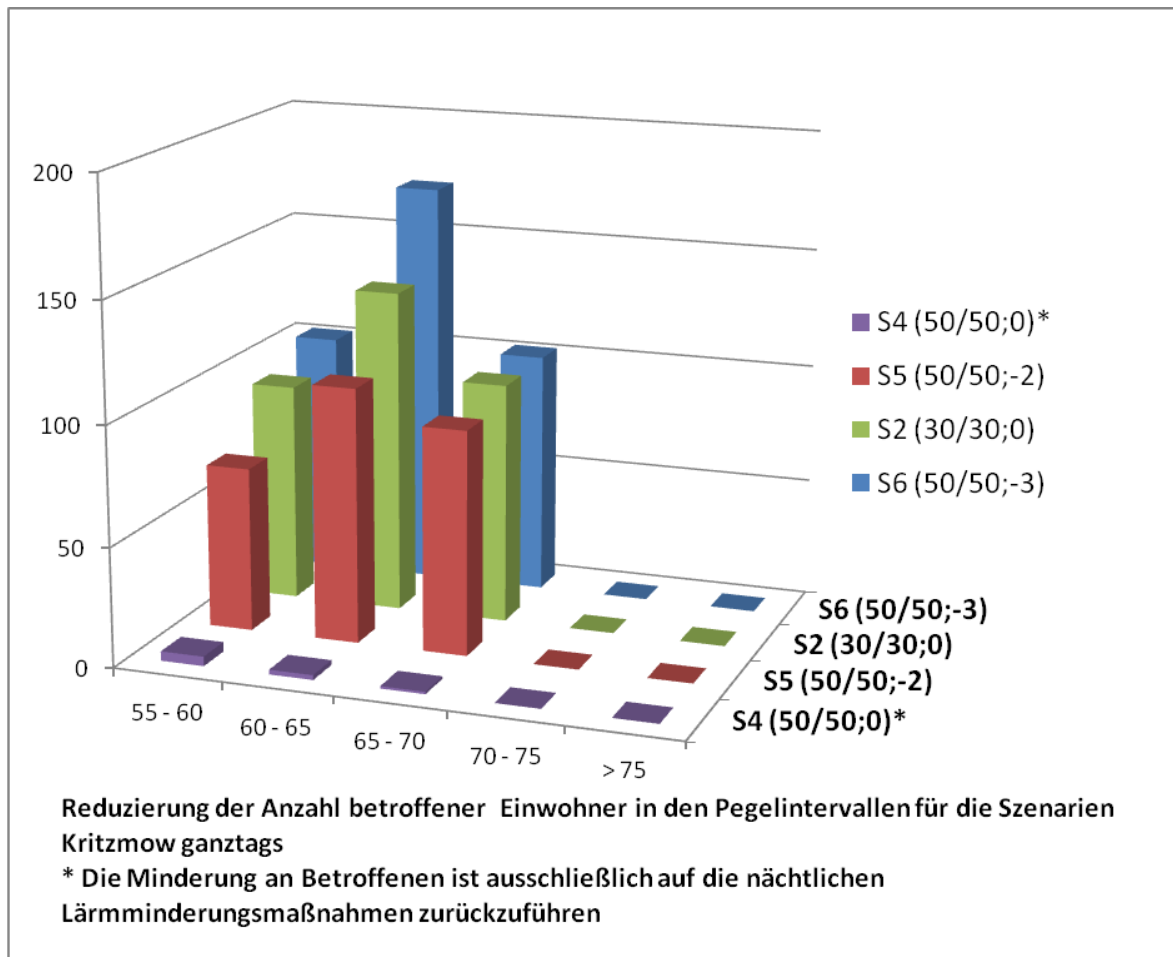


Abbildung 6: Grafische Darstellung der Szenarien – Kritzmow (L 10) ganztags

Betrachtet man die gleiche Auswertung nur für Kritzmow (Abb. 6), so wird deutlich, dass sich die beschriebenen Tendenzen hier exakt gleichermaßen widerspiegeln, lediglich in der Anzahl proportional etwas verschoben. Darum kann an dieser Stelle auf eine wiederholende Beschreibung verzichtet werden.

Auffällig ist wiederum die abfallend geringe Reduzierung im Szenario 4 (v PKW/LKW tags 50 km/h, nur LKW nachts 30 km/h bei  $D_{StrO} = 0$  dB(A)).



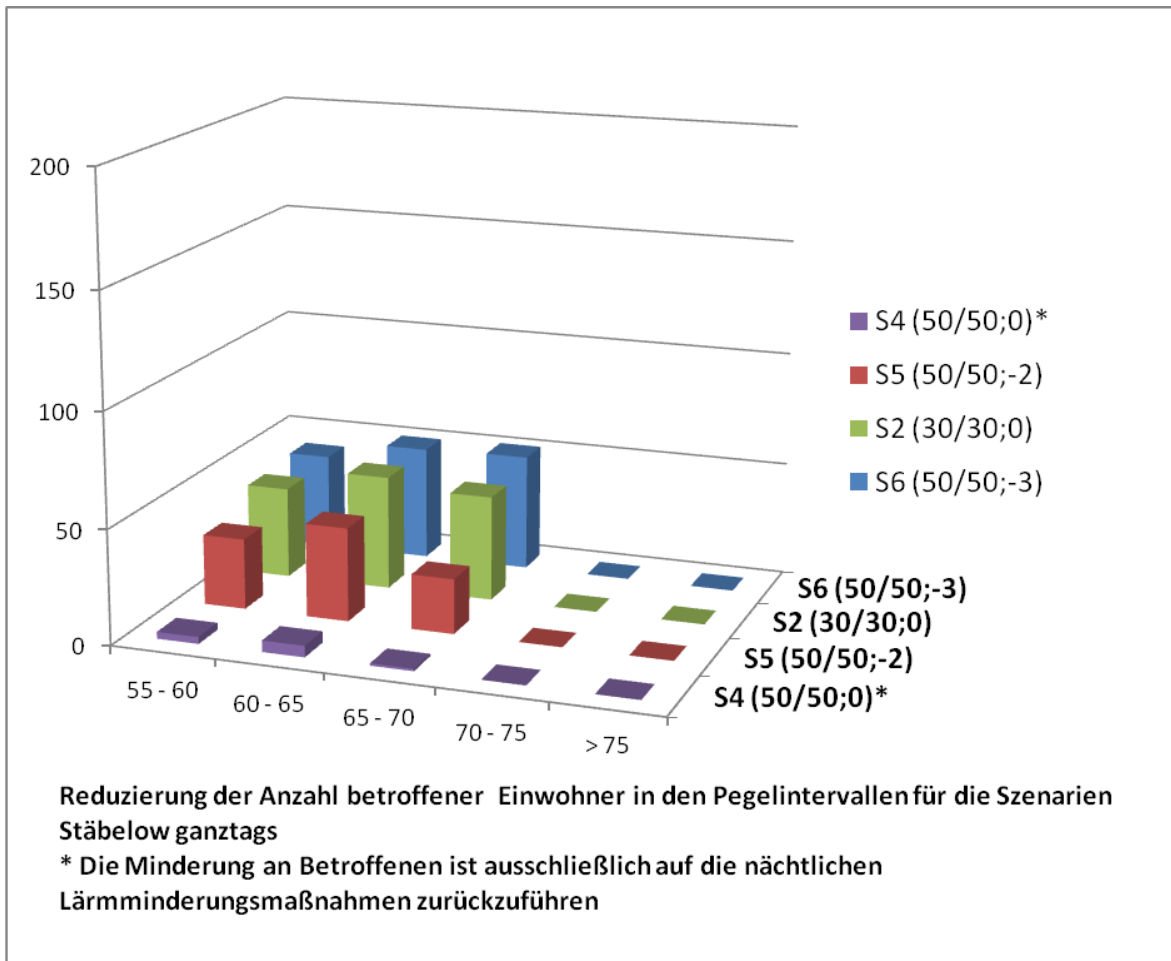


Abbildung 7: Grafische Darstellung der Szenarien – Stäbelow (L 10) ganztags

In Stäbelow bildet sich der beschriebene Sachverhalt nochmals in wesentlich kleinerem Maßstab ab. Die erheblich geringere Reduzierung der Anzahl betroffener Einwohner für die einzelnen Szenarien gegenüber Kritzmow ist bedingt durch eine niedrigere Anzahl von Betroffenen, wie auch aus den Tabellen 4 und 5 ersichtlich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung lediglich für den LKW-Verkehr nachts (S 4) zeigt praktisch keine Wirkung.

Die gleichen Auswertungen, nun ausschließlich für den Nachtzeitraum, enthalten die folgenden Abbildungen.

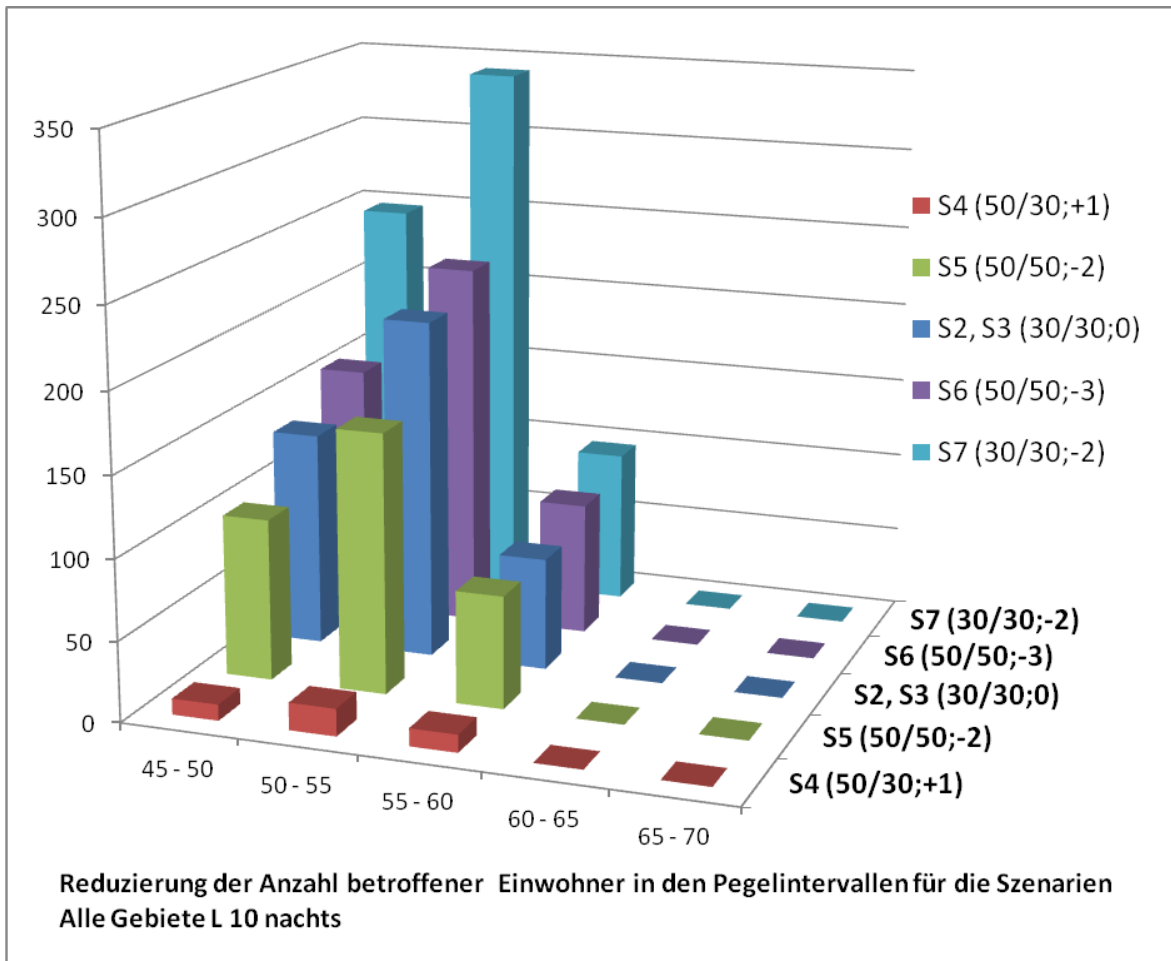


Abbildung 8: Grafische Darstellung der Szenarien – alle Gebiete (L 10) nachts

Das Diagramm über die Reduzierung betroffener Einwohner während der Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr (night) entlang der L 10 verdeutlicht, dass die größte Reduzierung durch Straßenverkehrslärm betroffener Einwohner erwartungsgemäß beim Szenario 7 (v PKW/LKW 30 km/h mit  $D_{StrO} = -2$  dB(A)) auftritt.

Szenario 6 (v PKW/LKW 50 km/h und  $D_{StrO} = -3$  dB(A)) sowie die Szenarien 2 und 3 (v PKW/LKW 30 km/h bei  $D_{StrO} = 0$ ) folgen. Auch hier gilt, dass der Verbesserung der Straßenoberfläche, aufgrund der Unabhängigkeit der Wirkung von der Einhaltung des Tempolimits, der Vorzug zu geben wäre (S 6).

Die geringste Reduzierung ist bei Szenario 4 (ausschließlich v LKW 30 km/h und Berücksichtigung der Entstetigung des Straßenverkehrs) zu verzeichnen.

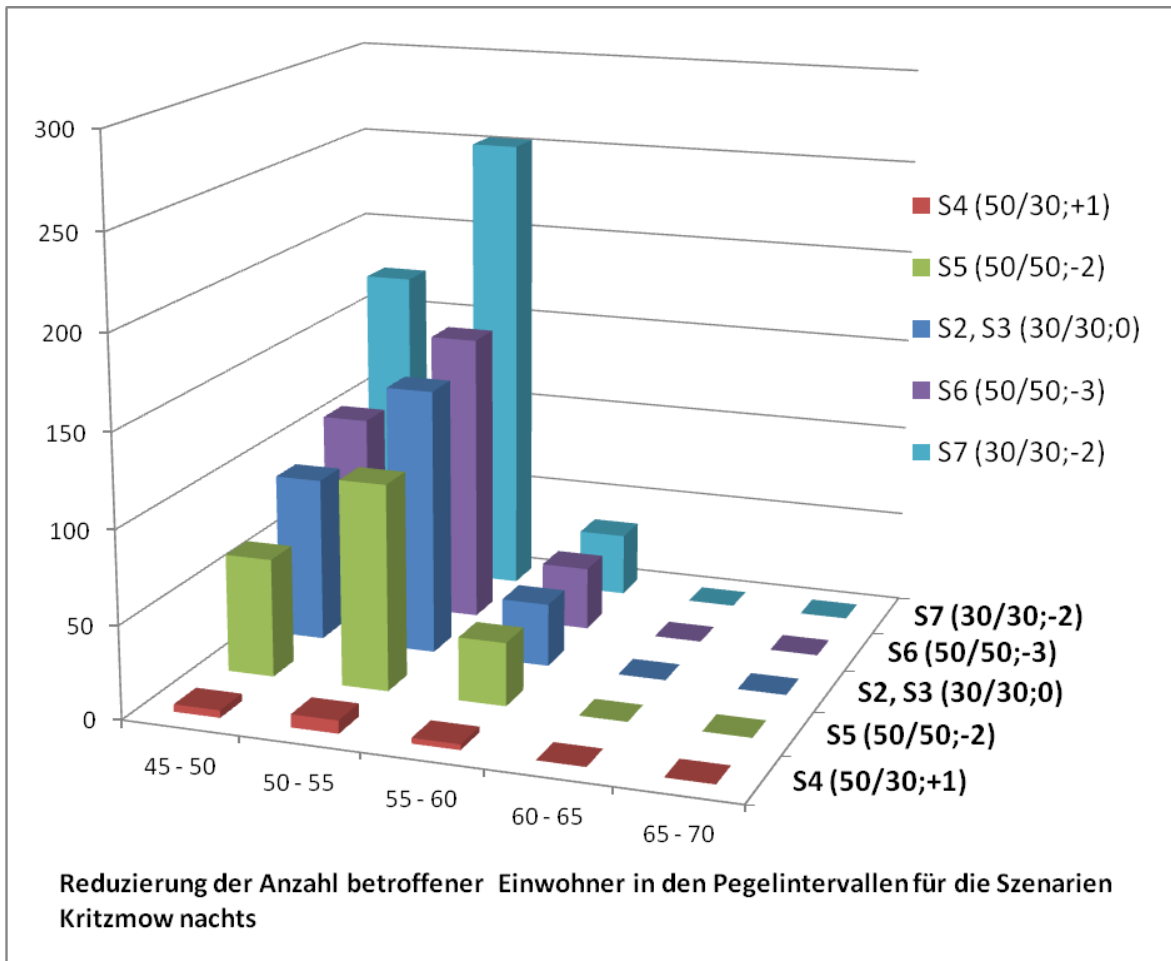


Abbildung 9: Grafische Darstellung der Szenarien – Kritzmow (L 10) nachts

Für die Betrachtung der Ortsdurchfahrt Kritzmow, kann wieder auf die Erläuterung der Abb. 8 verwiesen werden. In Kritzmow befinden sich die meisten Betroffenen und die Szenarien entwickeln die gleiche, oben beschriebene Entlastungsstruktur.

Ein Hinweis auf die ebenfalls marginale Entlastungswirkung durch eine partielle Geschwindigkeitsreduzierung nur für LKW im Szenario 4 sei an dieser Stelle noch ergänzt.

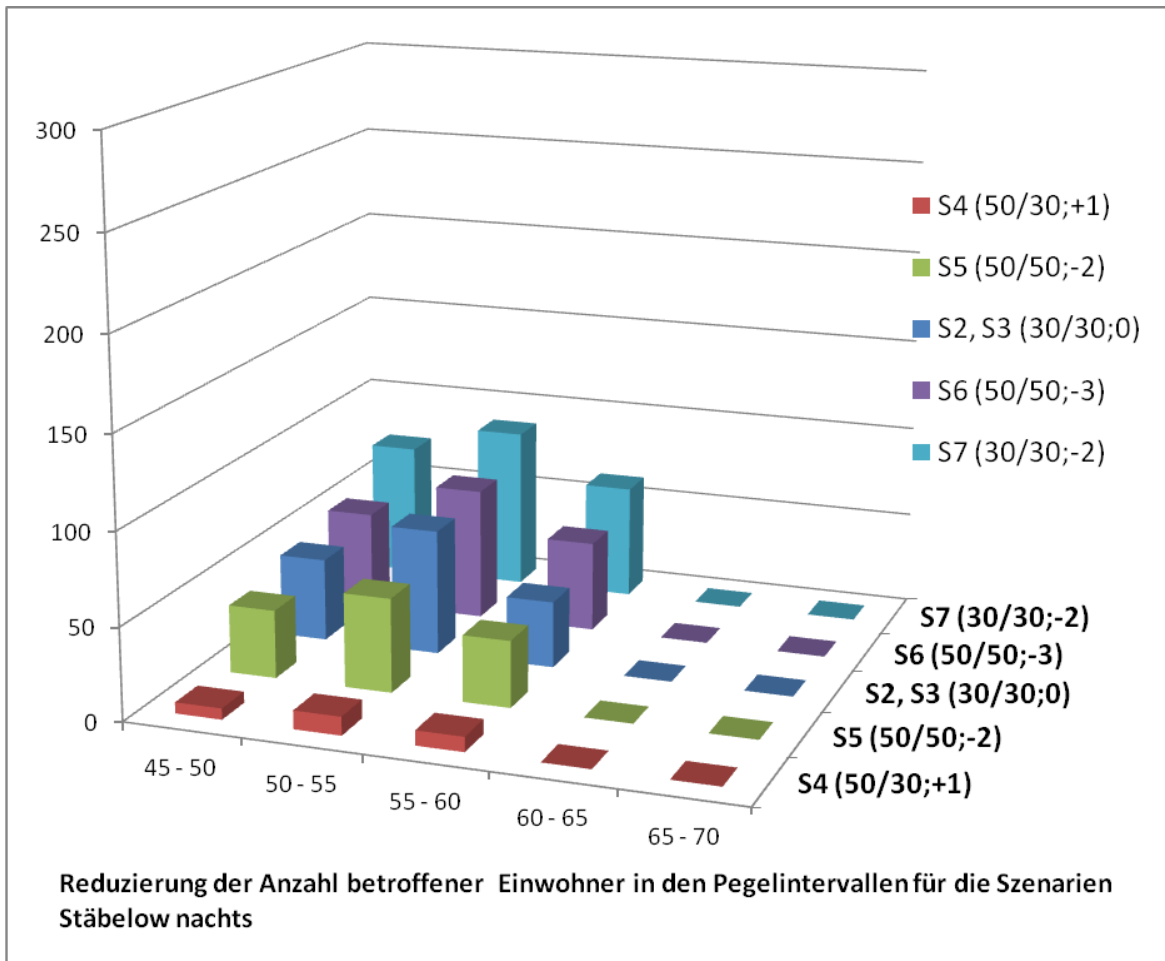


Abbildung 10: Grafische Darstellung der Szenarien – Stäbelow (L 10) nachts

In Stäbelow bildet sich der beschriebene Sachverhalt wiederum in wesentlich kleinerem Maßstab ab. Die erheblich geringere Reduzierung der Anzahl betroffener Einwohner für die einzelnen Szenarien gegenüber Kritzmow ist bedingt durch eine niedrigere Anzahl von Betroffenen, wie auch aus den Tabellen 4 und 5 ersichtlich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung lediglich für den LKW-Verkehr nachts (S 4) zeigt praktisch keine Wirkung.

### 5.3 Beschreibung der Maßnahmen

Aus den ersten Erkenntnissen im vorstehenden Kapitel lassen sich folgende Maßnahmvorschläge ableiten:

1. Kurzfristig ist zum Schutz der Nachtruhe eine Anordnung von 30 km/h nachts im Zuge der beiden Ortsdurchfahrten aufgrund der nachweislichen Lärmentlastungswirkung angeraten.
2. Diese Anordnung sollte den gesamten Verkehr betreffen und sich nicht nur auf den LKW-Verkehr beschränken. Sonst wirkt der erzeugte Entstetigungseffekt kompensierend auf erzielte Minderungsgewinne und marginalisiert diese.

3. Steht die nächste Erneuerung der Straßenoberfläche an, muss geprüft werden, welche technischen Möglichkeiten des Einbaus einer lärmindernden Oberfläche aktuell bestehen. Im Zuge der Ortsdurchfahrten sollten dann diese - auch bei niedrigen Geschwindigkeiten wirksamen Fahrbahnbeläge - Verwendung finden.

## 6 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen“. Ein „ruhiges Gebiet“ ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht genau definiert, sondern kann durch Festsetzung der Kommune bestimmt werden.

Als sog. Ruhige Gebiete kommen nach Abstimmung mit den Fachplanungsbüros der Amtsverwaltung Warnow-West infrage:

für die Gemeinde Kritzmow:

- Bereich der Schule und Kindertagesstätte

für die Gemeinde Stäbelow:

- Kirche und Friedhof in Stäbelow

## 7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, also der Bürger und Bürgerinnen, der Verbände und Organisationen ist ein zentrales Element der Lärmaktionsplanung.

Die Form des Beteiligungsverfahrens ist allerdings nicht weiter definiert. Die abschließende Bestätigung des Lärmaktionsplans erfolgt durch den Amtsvorsteher des Amtes Warnow-West. Die Bürgerinnen und Bürger werden über den Abschluss der Fortschreibung zum Lärmaktionsplan von der jeweiligen Gemeinde unterrichtet.

Für die Vorstellung von Zweck und Inhalt der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 11. November 2018 zu einer Bürgerversammlung in das Amt Warnow West, Kritzmow, Schulweg 1a eingeladen. Das Protokoll weist ca. 13 Teilnehmer aus.

Im Rahmen der Vorstellung wurde eine knappe Einführung in die Wirkung und Rechenregeln von Lärmpegeln sowie die Ausbreitung und Dämpfung von Schall gegeben. Nach anschließender Klärung interessierter Verständnisfragen gab es seitens der Bürger Hinweise und Anregungen zu folgenden Themen:

Frage/Anregung	Antwort/Abwägung
Problem der Staubbildung an der Ampelkreuzung Kritzmow/Weitenmoor.	Ampelschaltung sollte überprüft bzw. angepasst werden um den Verkehrsfluss zu verbessern.
Ärgernis über nächtlichen Gülletransport im Biestower Weg.	Überlegungen einer Ansprache des landwirtschaftlichen Betriebes durch das Amt Warnow West in dieser Angelegenheit.
Ärgernis über lärmende Kühlgeräte im Gewerbegebiet Stäbelow (Fleischerei Ledder).	Ansprache der unteren Immissionsschutzbehörde des LK Rostock durch betroffenen Nachbarn.
Ärgernis über nächtliches Auslösen von Alarmanlagen im Gewerbegebiet Stäbelow.	Gespräch mit dem Eigentümer suchen, um dieses Problem zu lösen. Bei Fruchtlosigkeit Ansprache der unteren Immissionsschutzbehörde des LK Rostock durch betroffenen Nachbarn.
allgemeine Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nächtliches Tempolimit von 30 km/h für Lkw in Stäbelow</li> <li>• mehr Geschwindigkeitskontrollen durchführen</li> <li>• Aufstellung von Geschwindigkeitstafeln</li> <li>• bei zukünftigen Straßensanierungen Flüsterasphalt einbauen</li> </ul>	Geschwindigkeitsreduzierungen und lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen werden im Lärmaktionsplan behandelt.  Die Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigtafeln kann für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hilfreich sein.  Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung.  Die Verwendung von lärmarmen Straßenoberflächen im Sanierungsfall ist Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des Lärmaktionsplans.

Der Lärmaktionsplan wird im Internet unter [www.amt-warnow-west.de](http://www.amt-warnow-west.de) veröffentlicht.

## 8 Ausblick

Der vorliegende Lärmaktionsplan entspricht den Anforderungen der Stufe II der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Im Zuge der Erarbeitung wurde besonderer Wert auf die Definition konkret beschreibbarer und praktisch umsetzbarer Maßnahmen gelegt. Die Umsetzbarkeit kann mit kurz- und mittelfristig eingestuft werden.

Der Schwerpunkt lag auf einer kurzfristig realisierbaren Lärmentlastung in der Nacht zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner. Bei Umsetzung der avisierten künftigen Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche würde sich eine vergleichbare Betroffenenreduzierung auch für den Tag-Bereich ergeben.

Den in Kapitel 5 ermittelten Maßnahmen gleichgestellt sind weitere im Kapitel 4.1 beschriebene nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen, deren Verfolgung als Daueraufgabe begriffen wird.

Nach der Umsetzung von Maßnahmen, die Anordnungen verringerter Höchstgeschwindigkeiten zum Inhalt haben, ist zu beobachten, ob diesen nachgekommen wird. Bei Akzeptanzproblemen durch die Verkehrsteilnehmer sind die Maßnahmen durch sanktionierende oder nicht sanktionierende Überwachungseinrichtungen zu ergänzen.

Der Aktionsplan wäre im Jahr 2023 fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, inwieweit die Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Maßnahmen zur Lärminderung neu aufgenommen werden sollen. Insbesondere sollen Erfahrungen aus der fünfjährigen Umsetzungsperiode gezielt in die weitere Gestaltung des Lärmaktionsplanes eingehen.

## **Quellenverzeichnis**

### **RICHTLINIE 2002/49/EG:**

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

### **BlmSchG:**

Bundes-Immissionsschutzgesetz - BlmSchG vom 15. März 1974. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

### **UMSETZUNGSGESETZ:**

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 S. 1794 (§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

### **34. BlmSchV:**

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV) vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15.03.2006, S. 516.

### **VBUS:**

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

### **VBUSch:**

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

### **VBUF:**

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).



#### 16. BImSchV:

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

#### VBEB:

Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007.

#### UBA-MAßNAHMENBLÄTTER:

Maßnahmenblätter zur Lärminderung im Straßenverkehr, Umweltbundesamt, Juli 2009, <http://www.uba.de/uba-info-medien/3802.html>

#### LAI-HINWEISE:

LAI-HINWEISE ZUR LÄRMAKTIONSPLANUNG - ZWEITE AKTUALISIERUNG - BUND/LÄNDER-ARBEITSGEMEINSCHAFT IMMISSIONSSCHUTZ, 09. MÄRZ 2017.

#### LÄRMKARTEN AMT WARNOW-WEST:

Lärmkartierung 2017 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmkarten-Viewer MV, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV), <http://www.laermkartierung-mv.de/index.php>

[https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm\\_eu/laerm\\_einzelber\\_2.htm](https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2.htm)

#### LÄRMAKTIONSPLAN DER GEMEINDEN KRITZMOW UND STÄBELOW:

Lärmaktionsplan Gemeinden Kritzmow und Stäbelow (Stufe II), UmweltPlan GmbH Stralsund, Juli 2014

## **Anhang**

- Tabelle 1: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 1 (IST-Zustand)
- Tabelle 2: Emissionsangaben Straßenverkehr L 10 – Szenario 2
- Tabelle 3: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 3
- Tabelle 4: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 4
- Tabelle 5: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 5
- Tabelle 6: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 6
- Tabelle 7: Emissionsangaben Straßenverkehr – Szenario 7
- Tabelle 8: Betroffenheitsanalyse – Szenario 1 (IST-Zustand)
- Tabelle 9: Betroffenheitsanalyse – Szenario 2
- Tabelle 10: Betroffenheitsanalyse – Szenario 3
- Tabelle 11: Betroffenheitsanalyse – Szenario 4
- Tabelle 12: Betroffenheitsanalyse – Szenario 5
- Tabelle 13: Betroffenheitsanalyse – Szenario 6
- Tabelle 14: Betroffenheitsanalyse – Szenario 7

# Anhang

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 1 (IST-Zustand)

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Abend dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	v Pkw Tag km/h	vPkw(e) Abend km/h	vPkw Nacht km/h	v Lkw Tag km/h	vLkw Abend km/h	vLkw Nacht km/h	Dv Tag dB(A)	Dv Abend dB(A)	Dv Nacht dB(A)	D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE Tag dB(A)	LmE Abend dB(A)	LmE Nacht dB(A)
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %																	
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	50	50	50	50	-4,9	-5,6	-4,8	0,0	0,0	61,2	57,8	53,0
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	0,0	0,0	62,3	59,0	54,1
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	50	50	50	50	-4,5	-4,8	-5,2	0,0	0,0	61,4	59,0	50,9
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 1**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 1 (IST-Zustand)

### Legende

Straße		Straßenname
Abschnitt		-
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Tag		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Abend
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Tag	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Abend
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Tag	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
v Pkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw(e) Abend	km/h	-
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Abend	km/h	-
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Abend
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 1**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 2

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE		
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)			Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	30	30	30	30	30	30	-7,4	-8,0	-7,3	0,0	0,0	58,7	55,5	50,5
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	0,0	0,0	62,3	59,0	54,1
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	30	30	30	30	30	30	-7,1	-7,3	-7,7	0,0	0,0	58,8	56,5	48,5
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	30	30	30	30	30	30	-7,1	-7,3	-7,7	0,0	0,0	58,8	56,5	48,5
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	30	30	30	30	30	30	-7,1	-7,3	-7,7	0,0	0,0	58,8	56,5	48,5



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 2**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 2

### Legende

Straße Abschnitt		Straßenname
DTV	Kfz/24h	-
k Tag		Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Abend
p Tag	%	stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Abend
Lm25 Tag	dB(A)	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
v Pkw Tag	km/h	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
vPkw(e) Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	-
vLkw Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	-
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
LmE Tag	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Abend
		Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 2**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 3

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Abend dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	v Pkw			v Pkw(e)			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE Tag dB(A)	LmE Abend dB(A)	LmE Nacht dB(A)
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %				Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)								
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	30	50	50	30	-4,9	-5,6	-7,3	0,0	0,0	61,2	57,8	50,5						
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2						
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	0,0	0,0	62,3	59,0	54,1						
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	30	60	60	30	-3,4	-3,7	-7,7	0,0	0,0	62,5	60,1	48,5						
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7						
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	30	50	50	30	-4,5	-4,8	-7,7	0,0	0,0	61,4	59,0	48,5						
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1						
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1						
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4						
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4						
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	30	60	60	30	-3,4	-3,7	-7,7	0,0	0,0	62,5	60,1	48,5						



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 3**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20



# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 3

### Legende

Straße Abschnitt		Straßenname
DTV	Kfz/24h	-
k Tag		Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Abend
p Tag	%	stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Abend
Lm25 Tag	dB(A)	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
v Pkw Tag	km/h	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
vPkw(e) Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	-
vLkw Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	-
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
LmE Tag	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Abend
		Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 3**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 4

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE		
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)			Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	50	50	50	44	-4,9	-5,6	-5,1	0,0	0,0	61,2	57,8	52,6
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	0,0	0,0	62,3	59,0	54,1
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	52	-3,4	-3,7	-4,4	0,0	0,0	62,5	60,1	51,8
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	50	50	50	48	-4,5	-4,8	-5,3	0,0	0,0	61,4	59,0	50,8
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	52	-3,4	-3,7	-4,4	0,0	0,0	62,5	60,1	51,8



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 4**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 4

### Legende

Straße		Straßenname
Abschnitt		-
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Tag		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Abend
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Tag	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Abend
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Tag	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
v Pkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw(e) Abend	km/h	-
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Abend	km/h	-
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Abend
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 4**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 5

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE		
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)			Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	50	50	50	50	-4,9	-5,6	-4,8	-2,0	0,0	59,2	55,8	51,0
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	-2,0	0,0	60,3	57,0	52,1
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-2,0	0,0	60,5	58,1	50,1
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	50	50	50	50	-4,5	-4,8	-5,2	-2,0	0,0	59,4	57,0	48,9
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-2,0	0,0	60,5	58,1	50,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-2,0	0,0	60,5	58,1	50,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-2,0	0,0	60,5	58,1	50,1



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 5**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 5

### Legende

Straße Abschnitt		Straßenname
DTV	Kfz/24h	-
k Tag		Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Abend
p Tag	%	stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Abend
Lm25 Tag	dB(A)	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
v Pkw Tag	km/h	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
vPkw(e) Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	-
vLkw Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	-
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
LmE Tag	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Abend
		Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 5**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 6

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO		LmE		LmE		
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Abend dB(A)
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	50	50	50	50	-4,9	-5,6	-4,8	-3,0	0,0	58,2	54,8	50,0		
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2		
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	-3,0	0,0	59,3	56,0	51,1		
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-3,0	0,0	59,5	57,1	49,1		
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7		
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	50	50	50	50	-4,5	-4,8	-5,2	-3,0	0,0	58,4	56,0	47,9		
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-3,0	0,0	59,5	57,1	49,1		
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-3,0	0,0	59,5	57,1	49,1		
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4		
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4		
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	-3,0	0,0	59,5	57,1	49,1		



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 6**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 6

### Legende

Straße		Straßenname
Abschnitt		-
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Tag		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Abend
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Tag	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Abend
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Tag	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
v Pkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw(e) Abend	km/h	-
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Abend	km/h	-
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Abend
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 6**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 7

Straße	Abschnitt	DTV Kfz/24h	k			p			Lm25			v Pkw			v Lkw			Dv			D StrO dB(A)	D Stg dB(A)	LmE		
			Tag	Abend	Nacht	Tag %	Abend %	Nacht %	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Abend km/h	Nacht km/h	Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)			Tag dB(A)	Abend dB(A)	Nacht dB(A)
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	50	50	30	50	50	30	-4,9	-5,6	-7,3	-2,0	0,0	59,2	55,8	48,5
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	80	80	80	80	80	80	-1,6	-2,0	-1,5	0,0	0,0	64,5	61,4	56,2
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	60	60	60	60	60	60	-3,8	-4,4	-3,6	0,0	0,0	62,3	59,0	54,1
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	30	60	60	30	-3,4	-3,7	-7,7	-2,0	0,0	60,5	58,1	46,5
L10	19380031	8576	0,064	0,040	0,009	4,7	2,2	5,5	66,1	63,4	57,7	100	100	100	80	80	80	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	66,0	63,3	57,7
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	50	50	30	50	50	30	-4,5	-4,8	-7,7	-2,0	0,0	59,4	57,0	46,5
L10	248000	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	60	60	60	60	-3,4	-3,7	-4,0	0,0	0,0	62,5	60,1	52,1
L10	248001	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	80	80	80	80	80	80	-1,4	-1,5	-1,8	0,0	0,0	64,5	62,3	54,4
L10	248002	7498	0,062	0,042	0,008	6,8	5,1	3,4	65,9	63,8	56,2	60	60	30	60	60	30	-3,4	-3,7	-7,7	-2,0	0,0	60,5	58,1	46,5



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 7**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20



# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Emissionsangaben Straßenverkehr - Szenario 7

### Legende

Straße Abschnitt		Straßenname
DTV	Kfz/24h	-
k Tag		Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
k Abend		stündlicher Anteil am DTV Tag
k Nacht		stündlicher Anteil am DTV Abend
p Tag	%	stündlicher Anteil am DTV Nacht
p Abend	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Abend
Lm25 Tag	dB(A)	Schwerverkehrsanteil Nacht
Lm25 Abend	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Tag
Lm25 Nacht	dB(A)	Pegel in 25 m Abstand, Abend
v Pkw Tag	km/h	Pegel in 25 m Abstand, Nacht
vPkw(e) Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw
vPkw Nacht	km/h	-
v Lkw Tag	km/h	-
vLkw Abend	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr
vLkw Nacht	km/h	-
Dv Tag	dB(A)	-
Dv Abend	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Tag
Dv Nacht	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Abend
D StrO	dB(A)	Zuschlag für Geschwindigkeit, Nacht
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Straßenoberfläche
LmE Tag	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Abend	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Abend
		Emissionspegel Nacht



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 7**

Seite 2

Proj.-Nr.: 23609-20

## Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

### Betroffenheitsanalyse - Szenario 1 (IST-Zustand)

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	293
	50 - 55	-	390
	55 - 60	277	106
	60 - 65	355	-
	65 - 70	162	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	202
	50 - 55	-	282
	55 - 60	186	34
	60 - 65	255	-
	65 - 70	102	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	91
	50 - 55	-	108
	55 - 60	92	72
	60 - 65	100	-
	65 - 70	60	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 8**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 2

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	371
	50 - 55	-	248
	55 - 60	331	36
	60 - 65	316	-
	65 - 70	15	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	257
	50 - 55	-	172
	55 - 60	230	-
	60 - 65	220	-
	65 - 70	1	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	114
	50 - 55	-	76
	55 - 60	102	36
	60 - 65	96	-
	65 - 70	14	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 9**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 3

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	371
	50 - 55	-	248
	55 - 60	287	36
	60 - 65	367	-
	65 - 70	97	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	257
	50 - 55	-	172
	55 - 60	195	-
	60 - 65	278	-
	65 - 70	45	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	114
	50 - 55	-	76
	55 - 60	92	36
	60 - 65	89	-
	65 - 70	52	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 10**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 4

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	300
	50 - 55	-	384
	55 - 60	278	95
	60 - 65	351	-
	65 - 70	160	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	205
	50 - 55	-	278
	55 - 60	184	31
	60 - 65	254	-
	65 - 70	101	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	95
	50 - 55	-	106
	55 - 60	94	64
	60 - 65	96	-
	65 - 70	59	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 11**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 5

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	354
	50 - 55	-	298
	55 - 60	326	36
	60 - 65	325	-
	65 - 70	44	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	249
	50 - 55	-	205
	55 - 60	224	0
	60 - 65	242	-
	65 - 70	8	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	105
	50 - 55	-	93
	55 - 60	102	36
	60 - 65	83	-
	65 - 70	36	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 12**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 6

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	365
	50 - 55	-	244
	55 - 60	355	23
	60 - 65	287	-
	65 - 70	9	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	253
	50 - 55	-	159
	55 - 60	255	-
	60 - 65	186	-
	65 - 70	-	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	111
	50 - 55	-	85
	55 - 60	100	23
	60 - 65	101	-
	65 - 70	9	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 13**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20

# Lärmaktionsplan der Gemeinden Kritzmow und Stäbelow Fortschreibung 2019

## Betroffenheitsanalyse - Szenario 7

Name	Intervalle	betroffene Einwohner	
		Lr, T	Lr, N
Alle Gebiete	45 - 50	-	387
	50 - 55	-	145
	55 - 60	339	10
	60 - 65	318	-
	65 - 70	16	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Kritzmow	45 - 50	-	282
	50 - 55	-	63
	55 - 60	242	-
	60 - 65	221	-
	65 - 70	2	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-
Stäbelow	45 - 50	-	106
	50 - 55	-	82
	55 - 60	98	10
	60 - 65	98	-
	65 - 70	15	-
	70 - 75	-	-
	> 75	-	-



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

**Tabelle 14**  
Seite 1

Proj.-Nr.: 23609-20