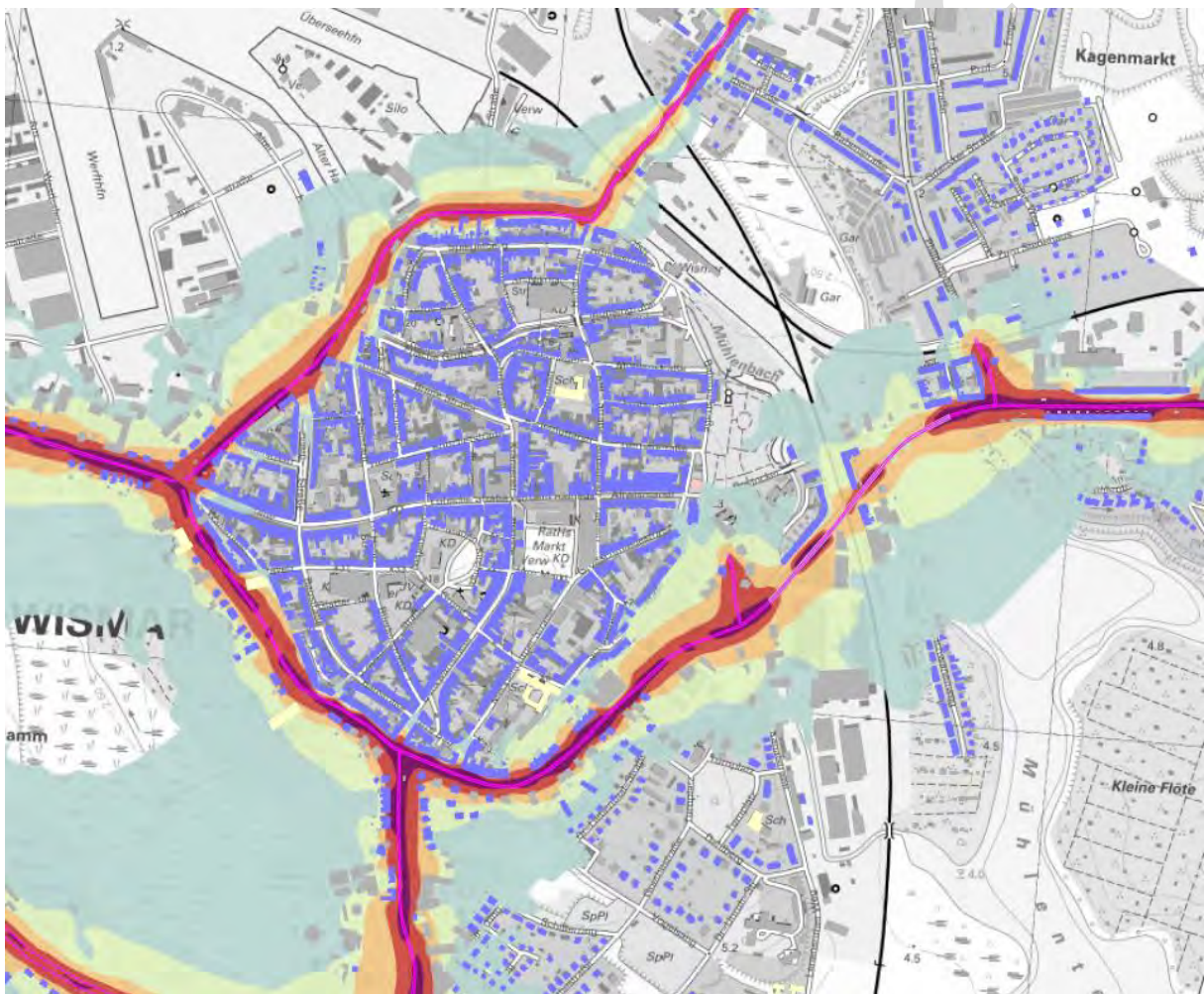


Entwurf

Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 4

für die

Hansestadt Wismar



Erstellt durch:

Hansestadt Wismar
Bauamt
Abteilung Planung

27.02.2026

Entwurf

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
1 Einleitung	7
1.1. Wieso eine Lärmaktionsplanung?	7
1.2 Die Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie)	8
1.3 Die Umsetzung in nationales Recht	9
1.4 Ortsbeschreibung der Hansestadt Wismar	10
1.5 Beschreibung der zu erfassenden Lärmquellen für den Bereich der Hansestadt Wismar	11
2 Lärmkartierung	16
2.1 Allgemeine Informationen	16
2.2 Ermittlungsverfahren der Lärmkartierung	17
2.3 Belastetenzahlen	20
3 Lärmaktionsplanung	22
3.1 Zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan	22
3.2 Ablauf der Lärmaktionsplanung	23
3.3 Beispielhafte fotografische Dokumentation der Lärmsituation	24
4 Maßnahmenplanung	36
4.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung	36
4.2 Derzeitige große Bauprojekte	37
4.3 Zukünftige verkehrsrelevante Projekte	38
4.4 Prüfung weiterer möglicher Maßnahmen	38
5 Ruhige Gebiete	45
6 Beteiligung der Öffentlichkeit	47
Literaturverzeichnis	48
Anhänge	50
Anhang 1.1 – Lageplan der Straßenabschnitte	51
Anhang 1.2 – Lärmkarte für den gesamten 24 Stundenzeitraum	59
Anhang 1.3 – Lärmkarte für den Nachtzeitraum	68
Anhang 2.1 – Übersicht Emissionsparameter	76
Anhang 2.2 – Übersicht der geschätzten Betroffenenanzahl von Verkehrslärm	98
Anhang 3.1 – Lärmkarte für den Altstadtring mit durchgehend Tempo 30 km/h	104
Anhang 3.2 – Gegenüberstellung der Betroffenenanzahl Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h	106

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990
34. BImSchV	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV)
ADT	Average daily traffic (=DTV)
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
Lden	mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: day (Tag), evening (Abend), night (Nacht) und dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung
Lnight	beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr – 6 Uhr)
LUNG	Landesamt für Umwelt Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS 19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19
SV Anteil	Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt Lärmkartierung für den 24 Stunden Zeitraum (DEN) für die Hansestadt Wismar der Stufe 4 für Schienenwege	13
Abbildung 2: Ausschnitt Lärmkartierung für den Nachtzeitraum (night) für die Hansestadt Wismar der Stufe 4 für Schienenwege	13
Abbildung 3: Empfohlene Prozessschritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen. [11]	23
Abbildung 4: Lärmbetroffene Gebäude Dahlmannstraße	24
Abbildung 5: Lärmbetroffene Gebäude Dr.-Leber-Straße	25
Abbildung 6: Lärmbetroffene Gebäude Ulmenstraße	25
Abbildung 7: Lärmbetroffene Gebäude Wasserstraße	26
Abbildung 8: Lärmbetroffene Gebäude Am Weißen Stein	27
Abbildung 9: Lärmbetroffenes Gebäude B 208	27
Abbildung 10: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße	28
Abbildung 11: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße	28
Abbildung 12: Lärmbetroffene Gebäude Inselstraße	29
Abbildung 13: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke	29
Abbildung 14: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße	30
Abbildung 15: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße	30
Abbildung 16: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße	31
Abbildung 17: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße	32
Abbildung 18: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße	32
Abbildung 19: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße	33
Abbildung 20: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße	33
Abbildung 21: Lärmbetroffene Gebäude Rudolph-Breitscheid-Straße	34
Abbildung 22: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße	35
Abbildung 23: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße	35
Abbildung 24: Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte	51
Abbildung 25: Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night))	60
Abbildung 26: Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr)	69
Abbildung 27 Anhang 3.1 Rasterlärmkarte der Immissionssituation bei Tempo 30 km/h für die untersuchten Altstadtring für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night))	105

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Faktoren zur Ermittlung des stündlichen Gesamtverkehrsaufkommens nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)</i>	18
<i>Tabelle 2: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesautobahnen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)</i>	18
<i>Tabelle 3: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesstraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020)</i>	19
<i>Tabelle 4: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)</i>	19
<i>Tabelle 5: Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser der gesamten Hansestadt Wismar. Die Prozentangabe der Anzahl der betroffenen Menschen ist ausgehend von der Gesamtbevölkerung der Hansestadt Wismar mit 44.079 Einwohnern (Stand 31.12.2024 vom Einwohnermeldeamt der Hansestadt Wismar. Rot und fettmarkierte Zellen stellen die Auslösewerte nach Abschnitt 2.1 dar.</i>	21
<i>Tabelle 6: Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).</i>	76
<i>Tabelle 7: Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.</i>	98
<i>Tabelle 8 Übersicht der Betroffenenanzahl je Lärmpegelintervall für Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h sowie die Anzahl der Betroffenen, welche durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verbesserung in ein Lärmpegelintervall niedriger erwarten können, für den gesamten 24 Stundenzeitraum.</i>	106
<i>Tabelle 9 Übersicht der Betroffenenanzahl je Lärmpegelintervall für Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h sowie die Anzahl der Betroffenen, welche durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verbesserung in ein Lärmpegelintervall niedriger erwarten können, für den Nachtzeitraum.</i>	107

1 Einleitung

1.1. Wieso eine Lärmaktionsplanung?

„Lärm ist ein Stressfaktor. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Als Folge kommt es zu Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselfvorgänge des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben. Zu den möglichen Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung gehören neben den Gehörschäden auch Änderungen bei biologischen Risikofaktoren (z. B. Blutfette, Blutzucker, Gerinnungsfaktoren). Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie arteriosklerotische Veränderungen („Arterienverkalkung“), Bluthochdruck und bestimmte Herzkrankheiten, einschließlich Herzinfarkt, können durch Lärm verursacht werden. [...] Der Zusammenhang zwischen Lärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen einschließlich Herzinfarkt ist durch diese und weitere Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegt. Die Frage ist also nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß.“ [1].

Aus diesem Grund wurde ein wirkungsvoller Lärmschutz für die Bevölkerung als eine der umweltpolitischen Zielsetzungen verankert. In der Europäischen Union ist die Gewährung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus Teil der Gemeinschaftspolitik.

Im Grünbuch der Europäischen Kommission „Künftige Lärmschutzpolitik“ aus dem Jahr 1996 [2] bemängelte diese, dass der von Verkehr, Industrie und Freizeitaktivitäten verursachte Lärm eines der wichtigsten Umweltprobleme in Europa darstellt und zunehmend Gegenstand von Beschwerden der Öffentlichkeit geworden ist. Lärminderungsmaßnahmen sind aber ungeachtet dessen im Allgemeinen eine geringere Priorität eingeräumt worden als Maßnahmen zur Verringerung anderer Umweltprobleme. Auf der Grundlage von Schätzungen wurde davon ausgegangen, dass mit Stand 1996 rund 20 % der Bevölkerung der Europäischen Union, also rund 80 Millionen Menschen, Lärmpegeln ausgesetzt waren, die von Medizinern und Wissenschaftlern als untragbar angesehen werden. Und dies ungeachtet aller langjährigen Bemühungen der Union die Emissionen von Lärm durch Produktvorschriften zu reduzieren.

Bemängelt wurde die unzureichende Datengrundlage über die Lärmbelastung sowie das Fehlen von einheitlichen Lärmindizes und Berechnungsverfahren in den Mitgliedsstaaten. Zudem beklagte die Kommission ein mangelndes Problembewusstsein bei politischen Entscheidungsträgern. Um hier eine Grundlage für Verbesserungen zu schaffen, sollten europaweit einheitliche Berechnungs- und Beurteilungsmethoden eingeführt werden, um vergleichbare Daten zum Umgebungslärm erfassen und zusammenstellen zu können. Lärmschutzmaßnahmen der einzelnen Mitgliedsstaaten sollen so durch Gemeinschaftsmaßnahmen ergänzt werden können, um die Lärmbelastung der Bevölkerung zu reduzieren.

Aufbauend auf den Zielsetzungen des Grünbuches [2] legte die Europäische Kommission am 26.07.2000 ihren ersten Vorschlag für eine Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vor.

1.2 Die Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie)

Rund zwei Jahre später wurde nach Abschluss des Mitentscheidungs- und Beschlussverfahrens mit ausdrücklichem Verweis auf das Grünbuch von 1996 [2] im Juni 2002 die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [3] verabschiedet.

Umgebungslärm wird dabei definiert als *„unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht“*.

Die Richtlinie verfolgt drei Hauptziele:

Durch eine Kartierung der wichtigsten Lärmquellen nach europaweit angepassten Berechnungs- und Beurteilungsmethoden soll eine Übersicht über bestehende Lärmprobleme geschaffen werden. Aus den Ergebnissen heraus sollen Aktionspläne zur Verbesserung der Lärmsituation entwickelt werden.

Weiterhin sollen die Ergebnisse Hinweise auf den Bedarf für weitergehende Produktvorschriften der Union zur Emissionsminderung geben.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht alle 5 Jahre eine Überprüfung bzw. Überarbeitung der Lärmkarten bzw. der Lärmaktionsplanung vor. Weiterhin wurde im Rahmen der EU-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen sowie mögliche Minderungsmaßnahmen verankert. Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen existiert jedoch nicht.

1.3 Die Umsetzung in nationales Recht

In Deutschland erfolgte die Umsetzung in nationales Recht 2005 mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [3] mittels einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)[4] mit den §§ 47 a-f sowie mit der Einführung der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) [5].

§ 47 c des BImSchG besagt, dass die zuständige Behörde Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (~ 8200 Kfz pro Tag), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen ausarbeiten muss.

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Im Jahr 2007 wurde die erste Lärmkartierung (Stufe 1) von dem Landesamt für Umwelt Naturschutz und Geologie MV (LUNG) durchgeführt. In dieser ersten Stufe wurden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 6 Mio. Kfz pro Jahr kartiert. Im Jahr 2012 erfolgte die erste Überprüfung der Lärmkarten (Stufe 2). Für die Lärmkartierung der Stufe 2 wurden Bundes- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 3 Mio. Kfz pro Jahr untersucht. Anhand dieser Ergebnisse wurde durch die Hansestadt Wismar ein Lärmaktionsplan (Stufe 2) erstellt und im Dezember 2017 auf der Homepage der Hansestadt Wismar veröffentlicht. Im Jahr 2017 erfolgte erneut eine Überprüfung der Lärmkartierung (Stufe 3) durch das LUNG. Es wurden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 3 Mio. Kfz pro Jahr kartiert. Aufgrund der Ergebnisse dieser Kartierung entstand im Dezember 2022 die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 3. Im Jahr 2024 erfolgte erneut eine Überprüfung der Lärmkartierung (Stufe 4) durch das LUNG. Es wurden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 3 Mio. Kfz pro Jahr kartiert.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Kartierung entsteht hiermit die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 4.

Die Hansestadt Wismar hat zudem für die Erarbeitung der Lärmkartierungen sowie die Berechnungen der Belastetenzahlen für die Stufe 3 und die jetzige Stufe 4 die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund beauftragt. Für die Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) dieser Kartierung wurden in der Stufe 3 die Daten aus dem „Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar“ vom 02. November 2017, erstellt von Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB, [8] verwendet.

In der Stufe 4 wurden die Daten der DTV von den Verkehrszählungen durch das Ingenieurbüro Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB aus dem Jahr 2023 verwendet. Diese Daten wurden im Zuge der Erstellung eines Verkehrsentwicklungskonzepts erhoben.

Die folgenden Ergebnisse beruhen auf den Berechnungen durch die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund.

1.4 Ortsbeschreibung der Hansestadt Wismar

Die Hansestadt Wismar ist Kreisstadt des Landkreises Nordwestmecklenburg in Mecklenburg-Vorpommern mit 44.079 Einwohnern (Stand 31.12.2024, Quelle: Registerzahlen der Hansestadt Wismar). Die Stadt ist UNESCO Weltkulturerbe und die größte der 18 Mittelzentren des Landes und besitzt oberzentrale Funktionen.

Wismar besitzt über die Autobahn-Anschlussstelle „Wismar Mitte“ und dem „Kreuz Wismar“ Anbindungen an die Bundesautobahn A20 und A14.

Des Weiteren ist sie an Bundesstraßen angebunden. Die B105 beginnt in Greifswald und endet in Selmsdorf an der B104. Sie verläuft an mehreren Stellen auf der Trasse der Nordostdeutschen Hanse-Route. Im Raum Wismar ist sie unterbrochen. Sie endet im Osten Wismars und verläuft im Nordwesten weiter Richtung Selmsdorf.

Die B106 beginnt westlich von Wismar und verläuft nach Schwerin, wo sie endet. Sie ist in Wismar auch als die Umgehungsstraße „Westtangente“ bekannt.

Die B208 führt von Bad Oldesloe, Kreis Stormarn (Schleswig-Holstein) bis nach Wismar.

Alle Bundesstraßen führen nicht direkt durch Wismar. Sie tangieren das bebaute Stadtgebiet nur und behalten somit überwiegend ausreichenden Abstand zu empfindlicher Bebauung.

Im bebauten Stadtgebiet führen sowohl die Landesstraße L 12 als auch Gemeindestraßen. Die L12 beginnt im Süden Wismars und verläuft Richtung Norden, am östlichen Altstadtring entlang, über die Hochbrücke und dann in Richtung Insel Poel.

Als weitere Landesstraßen gibt es die L102, welche am Klußer Damm in Wismar beginnt und in Jesendorf (Gemeinde Neukloster-Warin im Landkreises Nordwestmecklenburg) endet sowie die L012, welche aus Gressow / Barnekow kommt und an der Anschlussstelle Westtangente endet.

Auf dem innerstädtischen Schienennetz verkehren neben dem Güterverkehr zum Industriegebiet „Am Hafffeld Süd“ auch die Regionalbahn bzw. Regionalexpress Richtung Berlin Flughafen BER, Rostock/Tessin und Schwerin/Ludwigslust. Aufgrund einer Generalsanierung der Strecke Hamburg-Berlin kommt es bis voraussichtlich bis Mai 2026 zu einem abweichenden Fahrplan.

1.5 Beschreibung der zu erfassenden Lärmquellen für den Bereich der Hansestadt Wismar

Ballungsraum

Die ehemals kreisfreie Hansestadt Wismar verfügt mit Stand vom 31.12.2024 nach Auskunft des Einwohnermeldeamtes der Hansestadt Wismar über eine Einwohnerzahl von 44.079 Einwohnern über eine Fläche von circa 42 Quadratkilometern. Damit handelt es sich nicht um einen Ballungsraum im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie [3].

In Ballungsräumen sind zusätzlich spezielle Industrie- und Gewerbegeräuschquellen sowie Hafenanlagen zu kartieren und die Hauptverkehrsstraßen durch „sonstige“ Verkehrswege zu ergänzen. Unter „sonstigen“ Verkehrswegen werden Verkehrswege verstanden, die auf Grund der Verkehrszahlen oder sonstiger baulicher Eigenschaften hohe Immissionspegel und Belastetenzahlen erwarten lassen.

Außerhalb von Ballungsräumen sind grundsätzlich Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zu berücksichtigen. Es ist sowohl die Immissionssituation als auch die Anzahl von Betroffenen zu berechnen.

Großflughäfen

Da das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern nicht über Flughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr verfügt, ist Fluglärm im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Hansestadt Wismar nicht zu berücksichtigen.

Haupteisenbahnstrecken

Ähnlich wie beim Fluglärm stellt sich die Situation für den Schienenverkehrslärm dar. Nach Darstellung des Eisenbahn-Bundesamtes sind im Bereich der Hansestadt Wismar keine Schienenwege als Haupteisenbahnstrecke mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zu kartieren. Dies trifft in Mecklenburg-Vorpommern nur auf die Hansestadt Rostock zu.

Beim Schienenverkehrslärm liegt nach § 47e BImSchG [4] für Schienenwege des Bundes die Zuständigkeit für die Ausarbeitung der Lärmkarten, für die Mitteilung der Informationen an die zuständigen Behörden und für die Information der Öffentlichkeit beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Seit dem 1. Januar 2015 ist das EBA auch für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Im Rahmen der Runde 4 der Lärmkartierung wurde vom EBA eine erweiterte Lärmkartierung erarbeitet. Nun werden nicht mehr nur die Haupteisenbahnstrecken betrachtet, sondern alle Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Es wird zudem einmal der 24 Stunden-Zeitraum betrachtet (DEN) sowie der Nachtzeitraum (night) (Erläuterungen dazu befinden sich im Kapitel 2 Lärmkartierung – allgemeine Informationen).

Abbildung 1 und 2 zeigen die Lärmkartierung der Runde 4 für die Hansestadt Wismar für Schienenwege. Dargestellt werden die Emissionen aller Schienenwege. Details zur Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundeslandes stellt das Eisenbahn-Bundesamt unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html#doc1690848bodyText2 (Stand vom November 2025) [6] zur Verfügung.

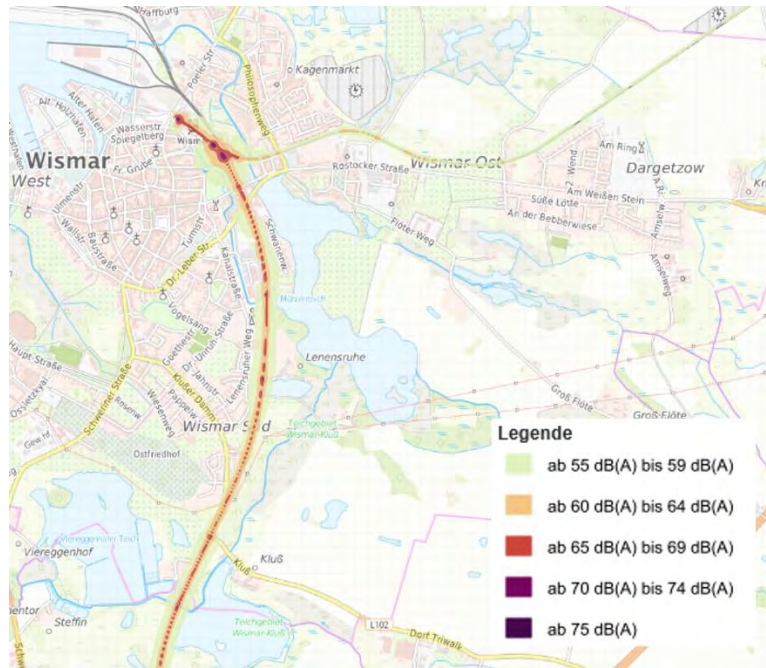


Abbildung 1: Ausschnitt Lärmkartierung für den 24 Stunden Zeitraum (DEN) für die Hansestadt Wismar der Stufe 4 für Schienenwege (Quelle: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html#doc1690848bodyText2)

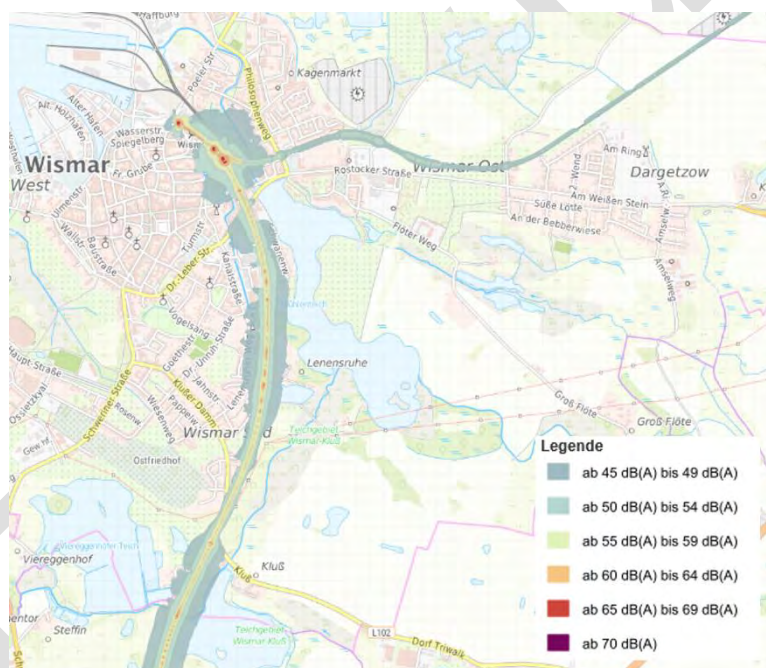


Abbildung 2: Ausschnitt Lärmkartierung für den Nachtzeitraum (night) für die Hansestadt Wismar der Stufe 4 für Schienenwege (Quelle: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html#doc1690848bodyText2)

Hauptverkehrsstraßen

Für den Straßenverkehrslärm, der in vielen Städten und Gemeinden die Hauptlärmquelle darstellt, sind gemäß § 47c BImSchG [4] Bundes- und Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr zu kartieren. Die oben genannten Kriterien erfüllen im Bereich der Hansestadt Wismar die folgenden Straßenabschnitte:

- Beginn der A14 östlich von Wismar
- Am Hafen
- Am Weißen Stein
- B106 als Westtangente
- Bürgermeister-Haupt-Straße
- Dahlmannstraße
- Dammsusener Chaussee
- L12 Dr.-Leber-Straße
- L12 Hoher Damm
- L12 Inselstraße
- L12 Poeler Straße
- L12 Hochbrücke
- L12 Schweriner Straße
- Lübsche Straße
- Philipp-Müller-Straße (teilweise)
- Poeler Straße
- Rostocker Straße
- Rudolph-Breitscheid-Straße (teilweise)
- Ulmenstraße
- Wasserstraße

Zudem wurden einige Straßenabschnitte von Hauptstraßen betrachtet, welche knapp unter der 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr fallen. Dies wurde für einen „runden“ Abschluss und einer besseren Darstellung hinzugefügt.

- B105 hinter der Autobahnabfahrt Richtung Rostock/Schwerin
- Dammsusener Chaussee

- Dr.-Leber-Str. Richtung Bahnhofstraße
- L102 KluBer Damm
- L12 Hoher Damm
- L12 Philosophenweg
- Philipp-Müller-Straße
- Zierower Landstraße

Detaillierte Angaben über betroffene Straßen und deren Verkehrszahlen und Emissionsparameter sind im Anhang 1.2, Anhang 1.3, Anhang 2.1, aufgelistet.

Entwurf

2. Lärmkartierung

2.1 Allgemeine Informationen

Für die Lärmkartierung der Hansestadt Wismar nach der 34. BImSchV [5] ist gemäß der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZustVO M-V) [7] das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) zuständig.

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Die Hansestadt Wismar hat zudem für die Lärmkartierung sowie die Berechnung der Belastetenzahlen die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund beauftragt. In der Stufe 4 wurden die Daten der DTV von den Verkehrszählungen durch das Ingenieurbüro Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB aus dem Jahr 2023 verwendet. Diese Daten wurden im Zuge der Erstellung eines Verkehrsentwicklungskonzepts (noch unveröffentlicht) erhoben.

Die folgenden Ergebnisse beruhen auf den Berechnungen durch die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund.

Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV hat 2024 ebenfalls eine Lärmkartierung für die Hansestadt Wismar erstellt. Diese sind auf der Homepage des Landesamtes veröffentlicht [9].

Es wird darauf hingewiesen, dass die Kartierung vom Landesamt mit der Kartierung durch Umweltplan GmbH nicht zu vergleichen ist. Es wurden für die Berechnung unterschiedliche Verkehrszahlen verwendet.

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

- $L_{den} \geq 60 \text{ dB(A)}$ und
- $L_{night} \geq 50 \text{ dB(A)}$.

Hierbei ist der „Lden“ 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 „Lden“ dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung. Der „Lnight“ beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr – 6 Uhr). Er dient zur Bewertung der Nachtruhe.

Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der oben genannten Auslösewerte angesehen.

Ein direkter Vergleich mit den nach deutschem Recht ermittelten Grenzwerten z.B. der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) [10] ist aufgrund der abweichenden Berechnungsmethode (andere Zeitbereiche, keine Zu- und Abschläge) nur bedingt möglich.

Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen existiert für die Bürger allerdings nicht.

2.2 Ermittlungsverfahren der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung ist beschränkt auf Straßenzüge mit einem DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) > 8.200 Kfz/24h. Grundlage für die Bearbeitung stellen die 34. BImSchV [5], die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) sowie die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung dar [11].

Aus dem DTV-Wert wurde gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmkartierung [11] der Verkehr je Stunde Qd/e/n für die unterschiedlichen Zeitbereiche Tag (6 bis 18 Uhr), Abend (18 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) bestimmt. Die Umrechnungsfaktoren sind in der *Tabelle 1* dargelegt.

Tabelle 1: Faktoren zur Ermittlung des stündlichen Gesamtverkehrsaufkommens nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)

Straßenart	Tag 06-18 Uhr	Abend 18-22 Uhr	Nacht 22-06 Uhr
	Faktor Q_d [Kfz/h] x DTV	Faktor Q_e [Kfz/h] x DTV	Faktor Q_n [Kfz/h] x DTV
Bundesautobahn	0,0611	0,0412	0,0128
Bundesstraßen	0,0637	0,0399	0,0095
Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen	0,0640	0,0406	0,0087

Weiterhin unterscheidet die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB, September 2021) bei der Ermittlung der Schallemission von Straßen folgende Fahrzeugklassen:

- Leichte Kraftfahrzeuge
- Mittelschwere Fahrzeuge
- Schwere Fahrzeuge
- Zweirädrige Kraftfahrzeuge

Die Aufteilung bezüglich der Kategorien erfolgte anhand des bekannten Gesamtschwerverkehrsanteil und den LAI-Hinweise zur Lärmkartierung [11] nachfolgenden Zusammenhängen:

Tabelle 2: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesautobahnen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)

SV-Anteil in 24 h*	Autobahnen					
	Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB					
	(%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	day %		evening %		night %	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
≥ 18 %	0,275 *SV24h[%]	0,623 *SV24h[%]	0,270 *SV24h[%]	0,610 *SV24h[%]	0,577 *SV24h[%]	1,338 *SV24h[%]
≥ 12 % und < 18 %	0,299 *SV24h[%]	0,625 *SV24h[%]	0,239 *SV24h[%]	0,519 *SV24h[%]	0,598 *SV24h[%]	1,330 *SV24h[%]
≥ 6 und < 12 %	0,335 *SV24h[%]	0,630 *SV24h[%]	0,213 *SV24h[%]	0,437 *SV24h[%]	0,589 *SV24h[%]	1,220 *SV24h[%]
< 6 %	0,445 *SV24h[%]	0,601 *SV24h[%]	0,200 *SV24h[%]	0,290 *SV24h[%]	0,579 *SV24h[%]	0,913 *SV24h[%]

*) Ohne Einbeziehung der Klasse „Krad“, die bei den Schallberechnungen dem Schwerverkehr zugeschlagen wird.

Tabelle 3: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesstraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020)

SV-Anteil in 24 h*	Bundesstraßen Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB (%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	day %		evening %		night %	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
≥ 12 %	0,292 *SV24h[%]	0,697 *SV24h[%]	0,193 *SV24h[%]	0,516 *SV24h[%]	0,435 *SV24h[%]	1,287 *SV24h[%]
≥ 6 und < 12 %	0,374 *SV24h[%]	0,678 *SV24h[%]	0,175 *SV24h[%]	0,350 *SV24h[%]	0,444 *SV24h[%]	1,040 *SV24h[%]
< 6 %	0,462 *SV24h[%]	0,624 *SV24h[%]	0,185 *SV24h[%]	0,277 *SV24h[%]	0,462 *SV24h[%]	0,808 *SV24h[%]

*) Ohne Einbeziehung der Klasse „Krad“, die bei den Schallberechnungen dem Schwerverkehr zugeschlagen wird.

Tabelle 4: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Januar 2022)

SV-Anteil in 24 h*	Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB (%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	day %		evening %		night %	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
≥ 12 %	0,269 *SV24h[%]	0,737 *SV24h[%]	0,186 *SV24h[%]	0,525 *SV24h[%]	0,416 *SV24h[%]	1,198 *SV24h[%]
≥ 6 und < 12 %	0,370 *SV24h[%]	0,703 *SV24h[%]	0,173 *SV24h[%]	0,321 *SV24h[%]	0,469 *SV24h[%]	0,912 *SV24h[%]
< 6 %	0,497 *SV24h[%]	0,602 *SV24h[%]	0,209 *SV24h[%]	0,236 *SV24h[%]	0,550 *SV24h[%]	0,654 *SV24h[%]

*) Ohne Einbeziehung der Klasse „Krad“, die bei den Schallberechnungen dem Schwerverkehr zugeschlagen wird.

Verkehrszahlen für Motorräder lagen nicht vor. Nach den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung [11] kann in diesem Fall auf eine separate Berücksichtigung der Motorräder verzichtet werden.

Die berücksichtigten Straßenabschnitte, die dazugehörigen durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und Emissionsparameter sind im und Anhang 2.1 genauer dargestellt. Die Lärmemission des Straßenverkehrs ist abhängig von der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, den zulässigen Geschwindigkeiten sowie der Straßenoberfläche und der Steigung der Fahrbahn. Steigungen über 5 %, die zu einer Erhöhung der Emissionswerte führen würden, sind in den kartierten Straßenabschnitten

nicht zu berücksichtigen. Für alle Straßenzüge wurde als konservativer Ansatz für die Oberfläche ein nicht geriffelter Gussasphalt berücksichtigt.

2.3 Belastetenzahlen

Für die Ermittlung der Belastetenzahlen wurden im schalltechnischen Modell die einzelnen Straßenzüge definiert, für die eine Berechnung der Immissionspegel vorgenommen wurde. Anschließend wurden die Immissionspegel mit Bezug zu den Einwohnerdaten statistisch ausgewertet. An Knotenpunkten wurden einzelne Gebäude möglichst der Hauptlärmquelle zugeordnet, um eine Mehrfachberücksichtigung von Einwohnern zu vermeiden.

Die Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte ist in den Rasterlärmkarten (s. Anhang 1.2 und Anhang 1.3) visualisiert. Hierin sind die Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten für die Zeitbereiche DEN (Gantageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) sowie für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund dargestellt.

In dem Anhang 2.2 sind die lärmbelasteten Bewohner, lärmbelasteten Flächen sowie lärmbelastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser je Straßenzug und für das gesamte Stadtgebiet ausgewiesen. Für Schulen und Krankenhäuser ist anzumerken, dass jedes Gebäude, welches zum jeweiligen Komplex gehört, ausgewiesen wird, wenn es den entsprechenden Pegel aufweist, d.h. eine hohe Zahl von lärmbelasteten Gebäuden kann dadurch entstehen, dass an einem Standort viele Gebäude eines Komplexes belastet sind. Zur Identifikation von lärmbelasteten Schul- und Krankenhausstandorten können die Lärmkarten (Anhang 1.2 und Anhang 1.3) herangezogen werden.

In *Tabelle 5* ist die Anzahl der betroffenen Menschen durch Umgebungslärm für die gesamte Stadt Wismar dargestellt. Die Anzahl der betroffenen Menschen, eingeteilt in die unter Abschnitt 1.5 Hauptverkehrsstraßen, sind im Anhang 2.2 detailliert aufgeführt. Entsprechend der *Tabelle 5* sind 2138 Menschen und somit 4,9 % der Bevölkerung der Hansestadt Wismar über 24 Stunden von Verkehrslärm betroffen (ausgehend vom Auslösewerte; siehe Abschnitt 2.1). Nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sind 2248 Menschen und somit 5,1 % der Bevölkerung der Hansestadt Wismar von Verkehrslärm betroffen. Die meisten betroffenen Menschen wohnen am Altstadtring (insbesondere Dahlmannstraße und Dr.-Leber-Straße) sowie in der Lübschen Straße, Poeler Straße und Rostocker Straße. In der Dahlmannstraße und Ulmenstraße wohnen die meisten Betroffenen, die

einem Lärmpegel von über 70 dB(A) über den gesamten Zeitraum bzw. über 60 dB(A) im Nachtzeitraum ausgesetzt sind. Die hier angegebenen Werte können nicht mit den Werten der vorherigen Stufen der Lärmaktionspläne verglichen werden, da mittlerweile andere Auslösewerte in der Berechnung berücksichtigt werden.

Tabelle 5: Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser der gesamten Hansestadt Wismar. Die Prozentangabe der Anzahl der betroffenen Menschen ist ausgehend von der Gesamtbevölkerung der Hansestadt Wismar mit 44.079 Einwohnern (Stand 31.12.2024 vom Einwohnermeldeamt der Hansestadt Wismar. Rot und fettmarkierte Zellen stellen die Auslösewerte nach Abschnitt 2.1 dar.

Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)								
Anzahl der betroffenen Menschen (Anzahl der betroffenen Menschen in Prozent)				Anzahl der				Fläche [km ²] für L _{den}
				Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser		
Intervalle	L _{den}	Intervalle	L _{night}	Schwellenwerte	L _{den}	L _{den}	L _{den}	
		45-50	1.811 (4,1)	> 55	2.222	10	0	6,03
		50-55	1.226 (2,8)	> 65	483	2	0	1,69
55-60	1.573 (3,6)	55-60	978 (2,2)	> 75	0	0	0	0,10
60-65	1.197 (2,7)	60-65	44 (0,1)					
65-70	909 (2,1)	65-70	0 (0,0)					
70-75	32 (0,1)	> 70	0 (0,0)					
> 75	0 (0,0)							

3. Lärmaktionsplanung

3.1 Zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan

Wird einer der im Abschnitt 2.1 genannten Auslösewerte überschritten, ist die zuständige Behörde verpflichtet einen Lärmaktionsplan aufzustellen. In der Hansestadt Wismar werden an verschiedenen Straßenstrecken diese Auslösewerte überschritten. Gemäß § 6 der ImSchZustVO M-V [8] ist die Hansestadt Wismar als untere Immissionsschutzbehörde für das Aufstellen eines Lärmaktionsplanes zuständig:

Hansestadt Wismar
Bauamt
Abteilung Planung
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar

ENTWURF

3.2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

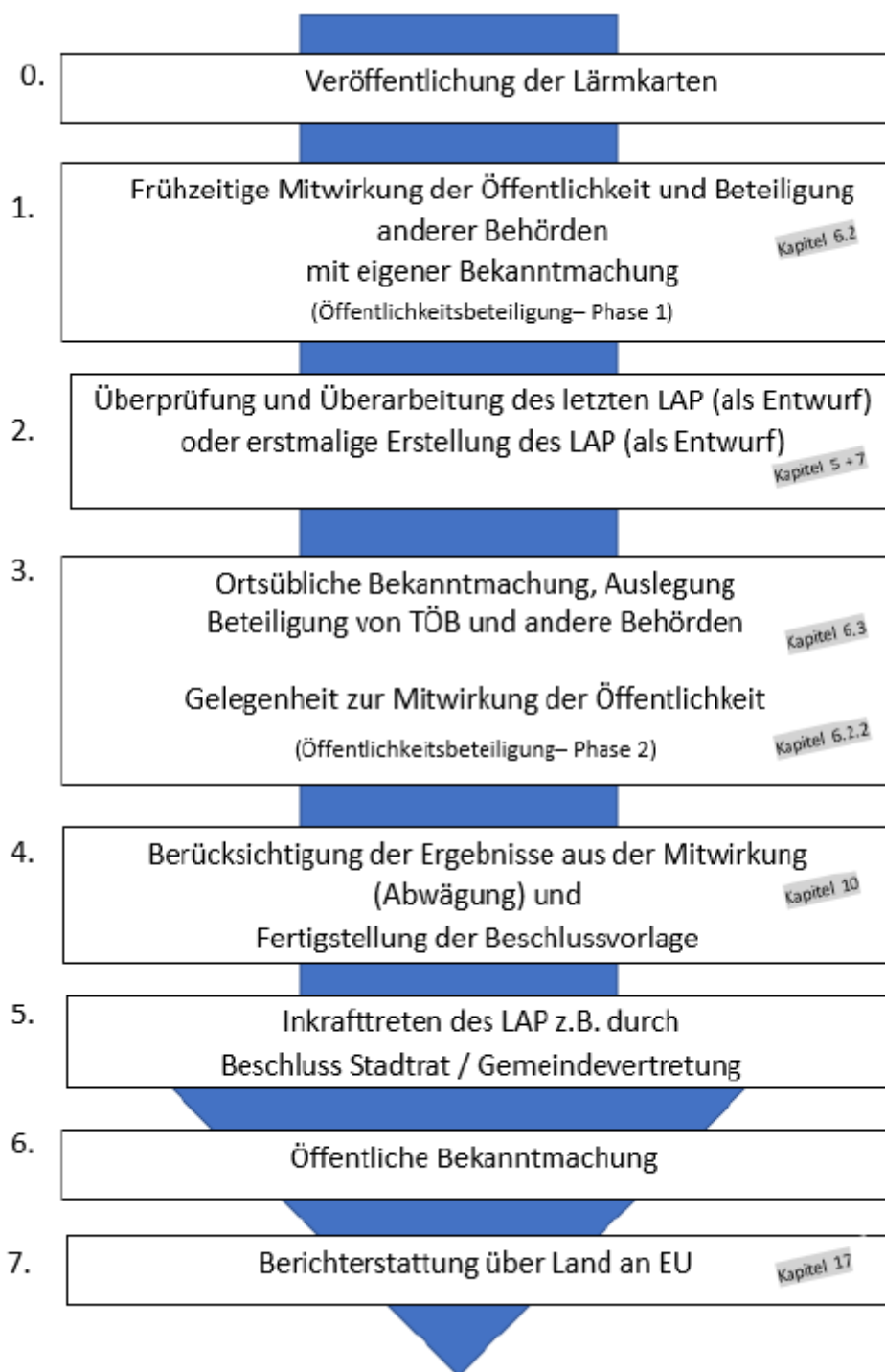


Abbildung 3: Empfohlene Prozessschritte bei der Aufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen. [11]

3.3 Beispielhafte fotografische Dokumentation der Lärmsituation

Die detaillierte Beschreibung bezieht sich auf Straßen, in denen Menschen von Verkehrslärm über den vorgegeben Auslösewert betroffen sind. Die dazugehörigen Abbildungen sind Beispiele der Häuser für die betroffenen Menschen. Detaillierte betroffene Wohnungen und Menschen sind im Anhang 2.2 wiedergegeben. Sämtliche Fotos wurden im November und Dezember 2025 durch die untere Immissionsschutzbehörde der Hansestadt Wismar aufgenommen.

Altstadtring

Dahlmannstraße



Abbildung 4: Lärmbetroffene Gebäude Dahlmannstraße

Dr. Leber-Straße



Abbildung 5: Lärmbetroffene Gebäude Dr.-Leber-Straße

Ulmenstraße



Abbildung 6: Lärmbetroffene Gebäude Ulmenstraße

Wasserstraße



Abbildung 7: Lärmbetroffene Gebäude Wasserstraße

Am Weißen Stein



Abbildung 8: Lärmbetroffene Gebäude Am Weißen Stein

B 208



Abbildung 9: Lärmbetroffenes Gebäude B 208

Bürgermeister Haupt-Straße



Abbildung 10: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße



Abbildung 11: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße

Inselstraße



Abbildung 12: Lärmbetroffene Gebäude Inselstraße

L12 Hochbrücke



Abbildung 13: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke

Lübsche Straße



Abbildung 14: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße



Abbildung 15: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße

Philipp-Müller-Straße



Abbildung 16: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße

Entwurf

Poeler Straße



Abbildung 17: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße



Abbildung 18: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße

Rostocker Straße



Abbildung 19: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße



Abbildung 20: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße

Rudolph-Breitscheid-Straße



Abbildung 21: Lärmbetroffene Gebäude Rudolph-Breitscheid-Straße

Entwurf

Schweriner Straße



Abbildung 22: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße



Abbildung 23: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße

4. Maßnahmenplanung

4.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung

In den vergangenen Jahren konnte durch die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine spürbare Entlastung der Straßen vom Verkehr im Bereich der Hansestadt Wismar erreicht werden. Insbesondere für die Straßenabschnitte im Verlauf der ehemaligen B105 (Lübsche Straße, Dahlmannstraße, Dr.-Leber-Straße, Rostocker Straße und Am Weißen Stein) konnten durch den Neubau der A20 (Verkehrsfreigabe 1997) und der Westtangente im Verlauf der B106 (Verkehrsfreigabe 2000) deutliche verkehrliche Entlastungen und damit auch eine Reduzierung der Geräusch- und Luftschadstoffimmissionen erreicht werden.

Die Osttangente (Verkehrsfreigabe 2003) entlastet insbesondere die Bereiche Dargetzow, Wismar Ost und Schwanzenbusch.

Durch die genannten Straßenabschnitte verfügt die Hansestadt Wismar über eine weitgehend vollständige Ortsumgehung. Es kann für die aktuellen Verkehrsmengen im Stadtgebiet dementsprechend davon ausgegangen, dass diese durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner, Pendler, Besucher und des Lieferverkehrs bedingt sind und der verbleibende Durchgangsverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Die Möglichkeiten für eine weitere Verringerung des Durchgangsverkehres können somit als weitestgehend ausgeschöpft angesehen werden.

Eine weitere Baumaßnahme war der Neubau einer Eisenbahnüberführung in der Poeler Straße, welcher im April 2023 eröffnet wurde. Dadurch kommt es zu einem besseren Verkehrsfluss, da die Autos nicht mehr an den Bahnschranken warten müssen und dies führt somit zu weniger Verkehrslärm. Ziel dieser Maßnahme war ein besserer Verkehrsfluss am Altstadtring als auch in der Poeler Straße, denn „die heute bestehenden Bahnübergänge auf der Poeler Straße in Wismar beeinträchtigen den Verkehr stark. Beide müssen zusätzlich zum regulären Bahnverkehr auch für Rangierfahrten des Seehafens Wismar geschlossen werden. Dadurch entstehen lange Schließzeiten, die zu erheblichem Rückstau des Straßenverkehrs führen. Davon sind auch der überregionale Ostseeküstenradweg und der sich in unmittelbarer Nähe befindliche Zentrale Omnibusbahnhof betroffen. Um eine nachhaltige Lösung für die Nutzer und Anwohner/innen der Poeler Straße zu

schaffen, ist vorgesehen, die vorhandenen Bahnübergänge durch eine dreigleisige Eisenbahnüberführung zu ersetzen." [13].

Im Rahmen des dazugehörigen Planfeststellungsverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass „aufgrund [von] Änderungen der Höhenlage der Gleise und der Straße sowie der Anfügung zusätzlicher Fahrstreifen sowie neuer Gleise der Sachverhalt der Wesentlichen Änderung gegeben [ist]. Hieraus ergibt sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge unter Anwendung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte [gemäß 16. BImSchV [10]]. Der Untersuchungsraum umfasst das Umfeld der geplanten Baumaßnahme, soweit dort Grenzwertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden können.“ (Auszug aus dem Erläuterungsberichts des Planfeststellungsverfahrens).

Es wird davon ausgegangen, dass durch den Bau der Bahnüberführung die Rostocker Straße und die Hochbrücke entlastet werden. Die prognostizierten Änderungen der Verkehrsdaten durch die Baumaßnahme können im Verkehrskonzept zur „Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar“ vom 02. November 2017 veröffentlicht auf der Homepage der Hansestadt Wismar nachgelesen werden [8].

Des Weiteren wurden im Jahr 2020 die Schweriner Straße, von 2021 bis 2023 die Westtangente sowie 2024 der Kreisverkehr Rothentor saniert.

4.2 Derzeitige große Bauprojekte

Im August 2020 begann der Neubau der Werftanbindung. Ziel ist die Errichtung einer direkten Straßenverbindung zwischen Westtangente und dem Gewerbegebiet West (genauere Informationen können im Bebauungsplan Nr. 85/17 „Erschließung Gewerbegebiet West II“ [12] nachgelesen werden). Durch diese Baumaßnahme soll die Bürgermeister-Haupt-Straße, Am Köppernitztal sowie die Schweriner Straße zwischen Kreisverkehr und Bürgermeister-Haupt-Straße entlastet werden. Die prognostizierten Änderungen der Verkehrsdaten können im „Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar“ vom 02. November 2017 veröffentlicht auf der Homepage der Hansestadt Wismar nachgelesen werden [8].

Die Freigabe ist im November 2027 geplant.

4.3 Zukünftige verkehrsrelevante Projekte

4.3.1 Ersatzneubau Hochbrücke

Der Vorhabensträger das Land M-V, vertreten durch das Straßenbauamt Schwerin, erstellt für den Ersatzneubau der Hochbrücke derzeit die Unterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren. In diesem Zusammenhang wird für die Ermittlung eventueller Grenzwertüberschreitungen gemäß der 16. BImSchV [10] auch eine schalltechnische Prognose erstellt. Werden die Grenzwerte überschritten, sind Maßnahmen zur Lärminderung durchzuführen.

4.3.2 Verkehrsentwicklungsplan

Die Hansestadt Wismar erstellt derzeit einen Verkehrsentwicklungsplan. Dieser soll verkehrsrelevante Trends und Defizite sowie Maßnahmen aufzeigen. Der Plan wird Zielvorgaben enthalten, welche von der Bürgerschaft beschlossen werden können und dann von der Hansestadt Wismar umgesetzt werden müssen. Es soll insbesondere der Ausbau des Fahrradnetzes sowie der E-Mobilität geprüft werden. Bei der Stärkung beider Faktoren werden die Straßenlärmemissionen reduziert.

4.3.3 Zustandserfassung der Qualität der Gemeindestraßen

Die Hansestadt Wismar bereitet aktuell ein Ausschreibungsverfahren für die Überprüfung der Qualität der Gemeindestraßen vor. Hierin sollen die Bewertung der Fahrbahnoberfläche und Einteilung der substanzerhaltenen Maßnahmen auf der Grundlage des kommunalen Erhaltungsmanagements durchgeführt werden. Im ersten Schritt werden die Straßenbefahrung und Aufnahme der Ist-Situation durchgeführt. Im darauffolgenden Schritt werden Zustandsnoten für die Straßen festgelegt.

4.4 Prüfung weiterer möglicher Maßnahmen

4.4.1 Verkehrsverlagerung/Vermeidung von Durchgangsverkehren

Wie in Abschnitt 4.1 dargestellt, verfügt die Hansestadt Wismar über eine weitgehend vollständige Ortsumgehung, so dass für die aktuellen Verkehrsmengen im Stadtgebiet davon ausgegangen werden kann, dass diese durch den Quell- und Zielverkehr verursacht werden. Weitere Möglichkeiten für eine Verringerung des Durchgangsverkehres werden nicht gesehen.

Eine theoretisch ebenfalls mögliche Reduzierung der Verkehrsströme auf der L12 durch Verteilung des Verkehrs auf zur L12 nahezu parallel verlaufende Straßenzüge scheidet mangels geeigneter

Straßen aus und wird auch nicht als zielführend erachtet, da die Bündelung der Hauptverkehrsströme auf wenige Straßen die Lärmbelastung auf relativ kleine Flächen konzentriert, dadurch eine Verlärmung weiterer Stadtgebiete verhindert und die Anzahl vom Straßenverkehrslärm Betroffener im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie minimiert.

4.4.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände und -wälle

Auf Grund der innerstädtischen Lage der L12 sowie den Gemeindestraßen und den damit verbundenen Gebäudestrukturen und Grundstücksverhältnissen sowie der Anzahl an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten ist aus Sicht des Immissionsschutzes kein sinnvoller und städtebaulich vertretbarer aktiver Schallschutz durch Lärmschutzwände und/oder -wälle möglich.

4.4.3 Lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen

Durch die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte in der Automobiltechnik wurden die Antriebsgeräusche immer weiter reduziert, so dass bei den heutigen Pkws das Rollgeräusch bereits ab Geschwindigkeiten von etwas über 30 km/h das Gesamtgeräusch dominiert. Das Rollgeräusch entsteht aus der Wechselwirkung des Reifens mit der Fahrbahn, wobei die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche entscheidend ist.

Wird mit einer Planung bei einer Sanierung und ähnliches einer Straße begonnen, wird zuerst untersucht, ob eine wesentliche Änderung gemäß § 1 der 16. BImSchV [10] vorliegt. Bei reinen Sanierungsmaßnahmen handelt es sich um keine wesentliche Änderung.

Diese Untersuchung ist nur bei Um- und Ausbaumaßnahmen oder Neubaumaßnahmen erforderlich. Sollten Maßnahmen erforderlich werden, wird unter anderen untersucht, ob ein Lärmmindernder Asphalt eingebaut werden kann. Dies könnte z.B. lärmoptimierter Asphalt (LOA), Splittmastixasphalt lärmarm (SMA LA), offenerporiger Asphalt (OPA) oder auch spezielle Abstreumaterialien mit einer Körnung 1/3 sein.

Es muss jedoch immer ein Abwägungsprozess stattfinden, damit eine ausgewogene Lösung hinsichtlich Unterhaltung, Dauerhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit und Nutzen entsteht. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass der Einbau dieser Deckschicht sehr komplex, aufwendig und teuer ist. Des Weiteren wird durch Reparaturen oder nachträglichen Aufbruch durch Leitungsverlegungen die Decke so geschädigt, dass die lärmmindernden Eigenschaften danach stark reduziert sind.

4.4.4 Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 km/h

Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h lassen sich auf Asphalt Pegelreduzierungen von 2 bis 3 dB(A), bei Pflaster sogar um bis zu 5 dB(A) erreichen.

Im Rahmen der Lärmkartierung durch die Firma Umweltplan Stralsund GmbH wurde ebenfalls in Auftrag gegeben, den Lärmindex über 24 Stunden (L_{den}) sowie im Nachtzeitraum (L_{night}) für Tempo 30 km/h im gesamten Altstadtring zu berechnen. Wie oben beschrieben, ist eine Verbesserung für alle Anwohner zu erwarten. Insbesondere würden 111 Anwohner über den gesamten 24 Stunden Zeitraum sowie 99 Anwohner im Nachtzeitraum unter die Auslösewerte fallen. Die Auslösewerte liegen lediglich 1 dB höher als die Immissionsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm gemäß der 16. BImSchV [10], welche bei Neubau oder wesentlicher Änderung einer Straße berücksichtigt werden muss.

Detaillierte Informationen sind in Anhang 3 zu finden. Es ist jedoch anzumerken, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung sowohl der Verkehrsfluss als auch die grüne Welle weiterhin gewährleistet werden muss. Eine Überprüfung und gegebenenfalls die Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung müssen durch ein kostenintensives Gutachten erfolgen.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass für die Prüfung der Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV in der aktuellen Fassung [14]) heranzuziehen sind. Da für die Bestimmung der Immissionsorte und die Berechnung der Beurteilungspegel die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 [15] maßgebend sind, ist ergänzend zur vorliegenden Lärmkartierung eine zusätzliche Prognose der Verkehrsräuschimmissionen nach RLS-19 [15] erforderlich. Das Land hat den unteren Immissionsschutzbehörden ein Berechnungstool nach RLS-19 [15] zur Verfügung gestellt, in dem der Immissionspegel in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens, der Fahrbahnoberfläche, der Geschwindigkeit sowie der Entfernung von Straße zum Immissionsort berechnet werden kann. Für den Altstadtring bedeutet gemäß dieses Berechnungstools eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h eine Reduzierung des Lärmpegels um 3 dB(A) an jedem Wohngebäude.

4.4.5 Ausbau des Radverkehrsnetzes

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes wird im Verkehrsentwicklungsplan untersucht (siehe Abschnitt 4.3.2).

4.4.6 Versorgung des Stadtgebietes mit dem ÖPNV

Im März 2019 wurde durch die Firma PTV Planung Transport Verkehr AG eine Potentialuntersuchung Stadtbus Wismar erstellt. Hier wurden Defizite und eine Maßnahmenvariante für die Verbesserung und Optimierung der öffentlichen Verkehrsmittel insbesondere in Hinblick auf die Pendler der angrenzenden Kommunen sowie auf abgestimmte und komfortable Umsteigemöglichkeiten vorgestellt. Für die Umsetzung und Verbesserung des Verkehrsnetzes der öffentlichen Verkehrsmittel ist die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH zuständig. „Im Ergebnis wurde eine dreijährige Probezeit für die Umsetzung der aufgrund der Potenzialanalyse Verbesserung des Netzes erweiterten Fahrleistung bis zum 31.12.2025 durchgeführt. Die Erfahrungen und die Ergebnisse aus dieser Netzerweiterung wurden der Bürgerschaft auf der Informationsveranstaltung vom 28.08.2025 vorgestellt. [...] Als Fazit wurde von allen Beurteilenden festgestellt, dass die zusätzlichen Fahrleistungen ein deutlich verbessertes Angebot für die Hansestadt Wismar und die Umlandgemeinden darstellen und beibehalten bleiben sollten.“ (Auszug aus der Begründung der Beschlussvorlage der Bürgerschaft (VO/2025/0497) vom 30.10.2025)

4.4.7 Sanierung von Schachtdeckeln

Die Schachtdeckel sind überwiegend mittig auf den Straßen angebracht, so dass diese beim Überfahren durch Autos keine Emissionen verursachen sollten. Sollte es dennoch zu Beschwerden durch Anwohner kommen, können diese sich über das Online-Mängelformular an den Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar wenden (<https://www.evb-wismar.de/stadtpflege/strassenunterhaltung/stoerung24>)[16].

4.4.8 Elektromobilität

Laut Kraftfahrt-Bundesamt [17] waren deutschlandweit am 01.01.2026 insgesamt 49.477.068 Personenkraftwagen gemeldet. Davon waren 2.034.260 Elektroautos und 4.362.563 Plug-in-Hybride. Dementsprechend sind etwa 4 % der gemeldeten Autos Elektroautos. Betrachtet man zusätzlich die Plug-in-Hybridautos als Elektroautos dann sind es 13 % gemeldete Elektroautos.

In Mecklenburg-Vorpommern sind insgesamt 891.039 gemeldet (Stand 01.01.2026). Davon sind 18.347 Elektroautos und 63.323 Plug-in-Hybridautos. Dementsprechend sind etwa 2 % der gemeldeten Autos Elektroautos. Betrachtet man zusätzlich die Plug-in-Hybridautos als Elektroautos dann sind es 9 % gemeldete Elektroautos [17].

In Wismar waren am 19.03.2026 insgesamt 34.078 Personenkraftwagen gemeldet. Davon sind 517 Elektroautos und 373 Plug-in-Hybridautos. Dementsprechend sind etwa 1,5 % der gemeldeten Autos Elektroautos. Betrachtet man zusätzlich die Plug-in-Hybridautos als Elektroautos dann sind es 2,6 % gemeldete Elektroautos (Quelle: Auskunftserteilung durch das Ordnungsamt, Abt. Verkehr und Ermittlungsdienst) .

Hinsichtlich der Überprüfung, inwiefern die Elektromobilität zu einer Lärminderung beitragen kann, muss als erstes betrachtet werden, was ausschlaggebend für den Verkehrslärm ist. Hier wird zwischen Reifen-Fahrbahn-Geräuschen und Antriebsgeräuschen unterschieden. „Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch entsteht beim Abrollen des Reifens auf der Straße und wird maßgeblich von der Beschaffenheit von Reifen und Fahrbahn beeinflusst. Es nimmt mit der Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu und hängt nicht von der Antriebsart ab [...] Anders sieht es beim Antriebsgeräusch aus, das alle Geräuschquellen, die mit der Bereitstellung der Antriebskraft in Zusammenhang stehen, umfasst. Dazu zählen neben dem Motor auch die Ansaug- und Abgasanlage und Komponenten wie das Getriebe oder im Fall von Elektrofahrzeugen die Leistungselektronik“ [18].

Für Elektrofahrzeuge gilt, dass bei geringeren Geschwindigkeiten die Antriebsgeräusche pegelbestimmend sind. Je höher jedoch die Geschwindigkeit wird, desto dominanter werden die Reifen-Fahrbahn-Geräusche [19].

Das Umweltbundesamt schreibt in der Veröffentlichung zum Thema „Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos“ [18]:

„Da ein Wechsel von einem klassischen Verbrennungsmotor hin zu einem teil- oder vollelektrischen Antrieb nur das Antriebsgeräusch mindern kann, nicht aber das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, kann ein solcher Wechsel nur bei den Fahrzeugen und in den Betriebssituationen lärmindernd wirken, wo das Antriebsgeräusch pegelbestimmend ist.

Pkw: Bei Pkw mit klassischem Verbrennungsmotor ist – je nach Fahrbahnoberfläche, Gangwahl und Beschleunigung – das Antriebsgeräusch bis etwa 25 km/h dominant. Bei höheren Geschwindigkeiten bestimmt dagegen zunehmend das Reifen-Fahrbahn-Geräusch das Gesamtgeräusch des Fahrzeugs. Elektroautos sind also prinzipiell bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten deutlich leiser als und bei höheren Geschwindigkeiten vergleichbar laut wie herkömmliche Pkw.

Lkw/Busse: Bei schweren Nutzfahrzeugen ist das Antriebsgeräusch bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h dominant, also im gesamten innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich. Wegen ihres hohen Energieverbrauchs und des Langstreckeneinsatzes sind Elektroantriebe für schwere Lkw jedoch technisch schwierig und wirtschaftlich unattraktiv. Außerdem absolvieren schwere Lkw das Gros ihrer Fahrleistung auf Bundesstraßen oder Autobahnen bei höheren Geschwindigkeiten, wo das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert. Eine Ausnahme bilden Müllsammelfahrzeuge, ÖPNV-Busse und andere Nutzfahrzeuge, die ausschließlich innerorts bewegt werden und sehr häufig anfahren und wieder abbremsen. Bei diesen Fahrzeugen ermöglicht ein teil- oder voll-elektrischer Antrieb eine deutliche Reduzierung der Geräuschemissionen und gleichzeitig eine erhebliche Verbrauchs-minderung durch Bremsenergierückgewinnung.

Mopeds und Motorräder: Bei Mopeds und Motorrädern ist das Antriebsgeräusch unabhängig von der Geschwindigkeit stets die dominante Lärmquelle, so dass durch eine Elektrifizierung dieser Fahrzeuge eine enorme Minderung der Geräuschemissionen von 20 dB(A) und mehr erreicht werden kann. Wegen der großen Störwirkung schon einzelner motorisierter Zweiräder ist eine Elektrifizierung dieser Fahrzeuge aus Lärmschutzsicht sinnvoll, obwohl sie aufgrund ihres geringen Anteils am Verkehrsstrom in der Regel nur geringfügig zum Mittelungspegel, also dem Gesamtlärm, beitragen."

Daher kommt das Umweltbundesamt zu folgendem Fazit: „Elektroautos können nicht pauschal als leise bezeichnet werden – ihre spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. In allen anderen Situationen sind sie genauso laut wie Fahrzeuge mit klassischem Verbrennungsmotor.“ [18]

4.4.9 verhaltensbedingte Lärminderungsmaßnahmen

Auch wir können mit unserem Verhalten einen großen Beitrag zur Minderung von Verkehrslärm leisten und Verantwortung übernehmen. Eine aktuelle Studie mit Umfragen der Bevölkerung zu diesem Thema wurde von der Technischen Universität Berlin im Jahr 2025 [20] durchgeführt. „Menschen tragen durch lärmprovozierendes Verhalten zur Verschärfung des Lärmproblems bei. Studien belegen, dass unterschiedliche Fahrweisen einen erheblichen Einfluss auf die Geräuschentwicklung haben.“ Weiter heißt es in der Studie: „Es zeigte sich, dass auffällige Einzelereignisse, die lärmprovozierende Verhaltensweisen widerspiegeln (z.B. Hupen, Kavaliertart, laute Motor-

räder), eine erhöhte Störwirkung verursachen [...]. Dabei deutete sich an, dass lärmbewusstes Verhalten oft nur dauerhaft etabliert wird, wenn dies mit persönlichen Vorteilen einher geht. So wird als wichtigstes Motiv zur Anwendung von Eco-Drive die Einsparung von Kraftstoff genannt, was unmittelbare finanzielle Vorteile bietet, wohingegen die Lärmvermeidung nur ein untergeordnetes Motiv darstellte."

Des Weiteren tragen folgende Maßnahmen in Eigenverantwortung zu einer Lärminderung bei:

- Bei Neukauf kann auf sogenannte „leise Reifen“ geachtet werden
- Fahren in geringer Motordrehzahl und schnelles Hochschalten in den nächsthöheren Gang
- Langsames, ruhiges Anfahren (also kein Kavalier- bzw. Ampelstart)
- Leise Audiowiedergabe im Auto

Wer weiterführendes Interesse an diesem Thema hat, wird die Studie der Technischen Universität Berlin [20] empfohlen.

5. Ruhige Gebiete

Eine Zielsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist auch die Vorsorge gegen Umgebungslärm. Hierfür definiert die Richtlinie ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme der Einwirkung von anthropogen verursachtem Lärm geschützt werden sollen. Die Umgebungslärm-Richtlinie unterscheidet wieder zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und ruhigen Gebieten auf dem Land.

Unter einem ruhigen Gebiet auf dem Land wird ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist, verstanden.

Entsprechend der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung ist ein Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten werden.

Für den Bereich der Hansestadt Wismar liegt für keine der oben genannten relevanten Lärmquellen eine flächendeckende Kartierung vor. Alle bisher im Stadtbereich durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen und Berechnungen, einschließlich der dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Lärmpegelkarten des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie sowie von UmweltPlan Stralsund GmbH konzentrieren sich auf Emissions- und Immissionsschwerpunkte, also die Bereiche mit den höchsten zu erwartenden Pegelwerten.

In Ermangelung einer verlässlichen Datengrundlage für die Ermittlung von Gebieten mit Pegelwerten von maximal $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$ ist mittelfristig für den Bereich der Hansestadt Wismar keine Festlegung von ruhigen Gebieten vorgesehen.

Dennoch wird bei städtebaulichen Planungen grundsätzlich darauf geachtet, dass beispielsweise in reinen und allgemeinen Wohngebieten leise Gebiete vorhanden sind und gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse durch organisatorische und technische Maßnahmen sichergestellt werden. Wer dem gesellschaftlichen Hintergrund- und Alltagslärm von Wismar entkommen möchte, findet zudem Ruhe in Wismars Park- und Grünanlagen. Hier können u. a. der Bürgerpark, große Gebiete um den Mühlenteich, das Gebiet vom Seebad Wendorf bis nach Hoben, der Dendrologische Lehrgarten sowie der Ziegeleipark benannt werden. Darüber hinaus verfügt die Hansestadt Wismar

über mehrere tausend Kleingärten, von denen der Großteil als ruhiges Gebiet benannt werden kann, wodurch nicht nur die kleingärtnerische Nutzung, sondern auch eine Naherholung im Mittelpunkt der Betrachtungen dieser Anlagen stehen.

Entwurf

6. Beteiligung der Öffentlichkeit

Entsprechend § 47d BImSchG ist die Öffentlichkeit im Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen. Sie ist aufgefordert, an der Festlegung von Zielen und Inhalten der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Verfahrensvorgaben für die Beteiligung im Rahmen der Erstellung Lärmaktionsplänen enthält das BImSchG nicht.

Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen existiert für die Bürger allerdings nicht.

Entwurf

Literaturverzeichnis

- [1] Artikel des Umweltbundesamtes vom 31.03.2021 „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>
- [2] KÜNFTIGE LÄRMSCHUTZPOLITIK - Grünbuch der Europäischen Kommission - Brüssel 1996 - DE/11/96/03030100.P00 (EN)
- [3] 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
- [4] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der aktuellen Fassung
- [5] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516)
- [6] Homepage Eisenbahn Bundesamt
https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNo-des=15,11,12,10,13&E=662263.63&N=5974777.41&zoom=10 (Stand November 2025)
- [7] Landesverordnung über die Zuständigkeit der Immissionsschutzbehörden (Immissionsschutz-Zuständigkeitslandesverordnung - ImmSchZustLVO M-V) Vom 12. Februar 2015 in der aktuellen Fassung (GVOBl. M-V S. 114)
- [8] „Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar“ vom 02. November 2017, erstellt von Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB; Homepage der Hansestadt Wismar <https://www.wismar.de/Leben-in-Wismar/Bauen-Wohnen/Stadtplanung/Sonstige-Planungen-und-Konzepte/>
- [9] Homepage des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern; <https://www.lung.mv-regierung.de/fachinformationen/laerm-und-erschuetterungen/gebietsbezogener-laermschutz-eu-umgebungslaermrichtlinie/laermkartierung-4-runde/Regionaler-Planungsverband-Westmecklenburg>)
- [10] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)
- [11] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung vom 19.09.2022
- [12] Homepage der Hansestadt Wismar, <https://www.wismar.de/Leben-in-Wismar/Bauen-Wohnen/Stadtplanung/Bebauungspl%C3%A4ne/>

- [13] Homepage der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2022 unter der Rubrik BauInfoPortal mit aktuellen Bauprojekten
- [14] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007
- [15] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 vom 18.02.2020
- [16] Online Kontaktformular Homepage Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar, <https://www.evb-wismar.de/stadtpflege/strassenunterhaltung/stoerung24>
- [17] https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Umwelt/umwelt_node.html
- [18] Position: Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, Umweltbundesamt, Postfach 14 06, 06813 Dessau-Roßlau, 18. April 2013
- [19] Faktenblatt: Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen, Cercle Bruit (Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute), Schweiz, Mai 2020
- [20] Verhaltensbezogene Lärminderungsmaßnahmen - Untersuchung des Potenzials von verhaltensbezogenen Lärminderungsmaßnahmen in der Praxis, Berichte der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen Verkehrstechnik, Heft V 406, ISSN 0943-9331 | ISBN 978-3-95606-871-3 | <https://doi.org/10.60850/bericht-v406>

Anhänge

In den Anhängen befinden sich die von der UmweltPlan GmbH Stralsund erstellten Lärmkarten sowie die Ermittlung von Belastetenzahlen.

Anhang 1.1, 1.2 und 1.3 stellen Ausschnitte dar. Bei Straßen, die im Anhang nicht aufgelistet oder abgebildet sind, ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke unter 8200 Kfz pro 24 Stunde. Eine genauere Darstellung der gesamten Hansestadt Wismar ist auf der Homepage der Hansestadt zu finden.

In Anhang 1.1 ist der Lageplan mit den einzelnen Straßenabschnitten, in Anhang 1.2 die Lärmkarte für die Zeitbereiche DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Day, Evening, Night) sowie in Anhang 1.3 die Lärmkarte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) dargestellt (Isophone in 5-dB(A) Pegel-schritten und in 4 m über Grund). Der Maßstab ist jeweils 1:30 000.

In Anhang 2.1 ist die Übersicht der Emissionsparameter dargestellt und in Anhang 2.2 eine Übersicht der geschätzten Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

In Anhang 3.1 ist die Lärmkartierung des Altstadtrings mit durchgehend Tempo 30 km/h dargestellt. In Anhang 3.2 werden die Betroffenenanzahl für Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h sowie die Anzahl der Betroffenen, welche durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verbesserung erfahren werden, gegenübergestellt.

Anhang 1.1 – Lageplan der Straßenabschnitte



Abbildung 24: Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



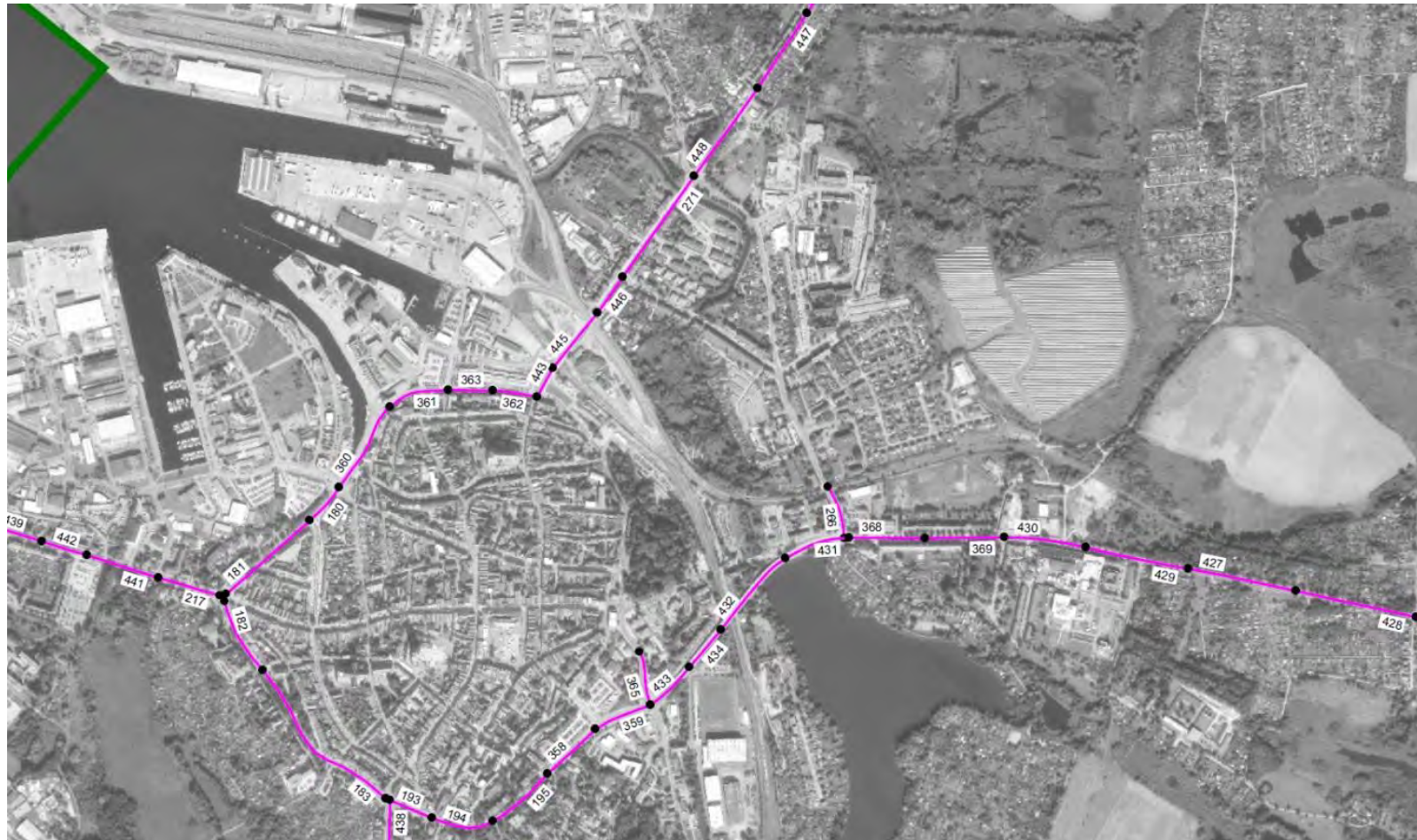
Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



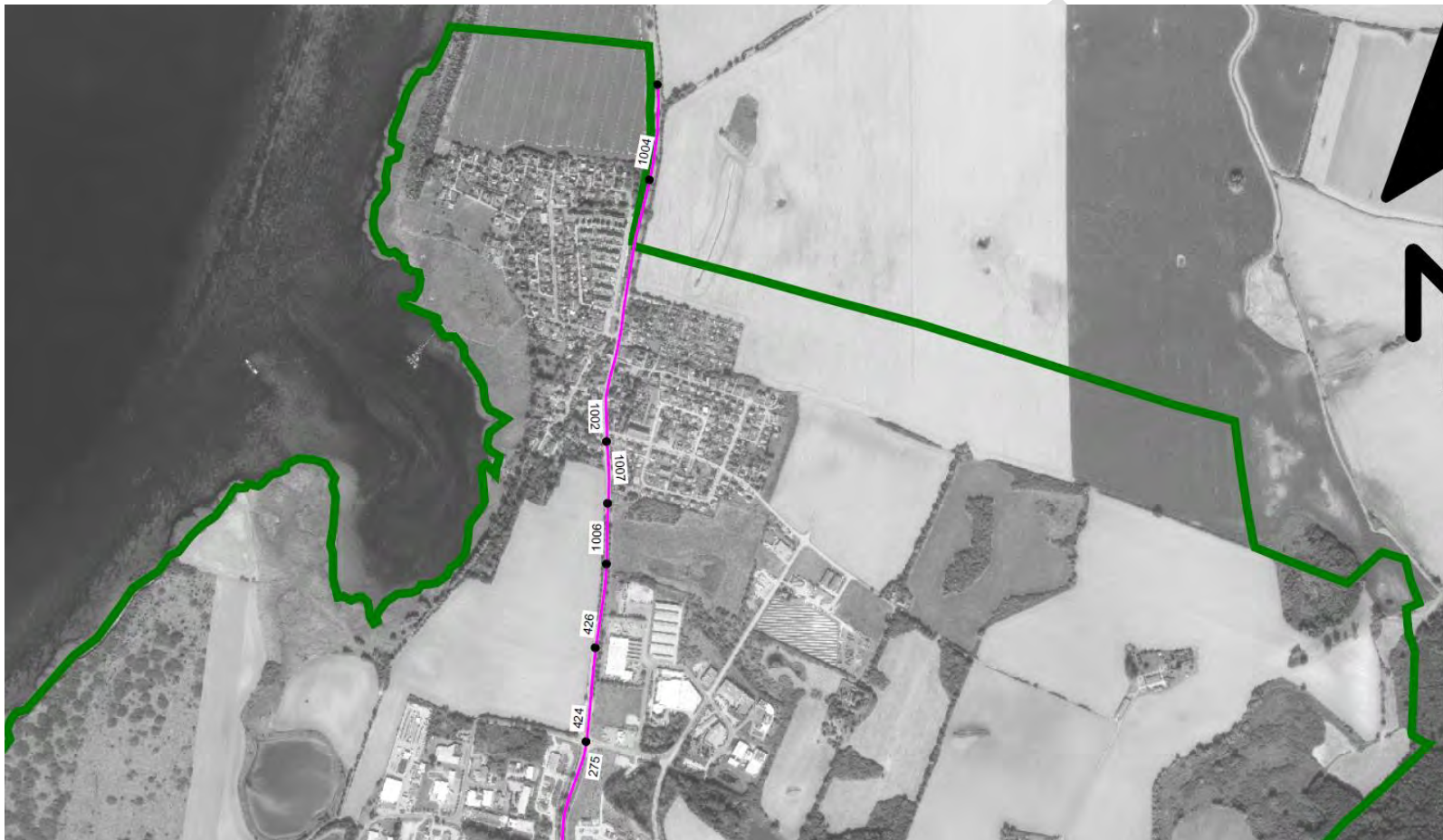
Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte







Anhang 1.2 – Lärmkarte für den gesamten 24 Stundenzeitraum

Zeichenerklärung

-  Gemeindegrenze
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Straße
-  Brücke

Pegelwerte

Lden
in dB(A)
4 m ü. GOK

		≤ 50
50 <		≤ 55
55 <		≤ 60
60 <		≤ 65
65 <		≤ 70
70 <		≤ 75
75 <		

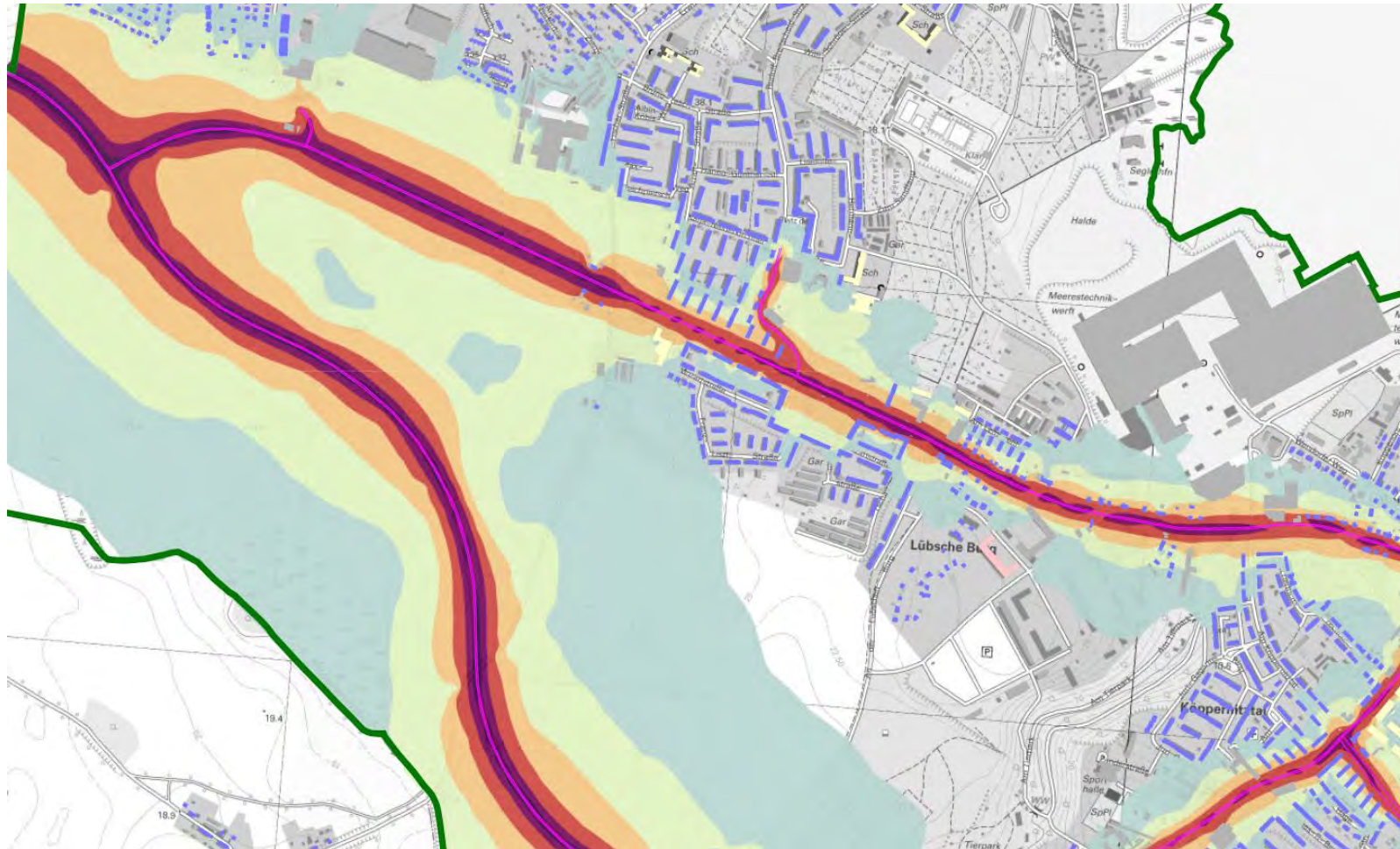
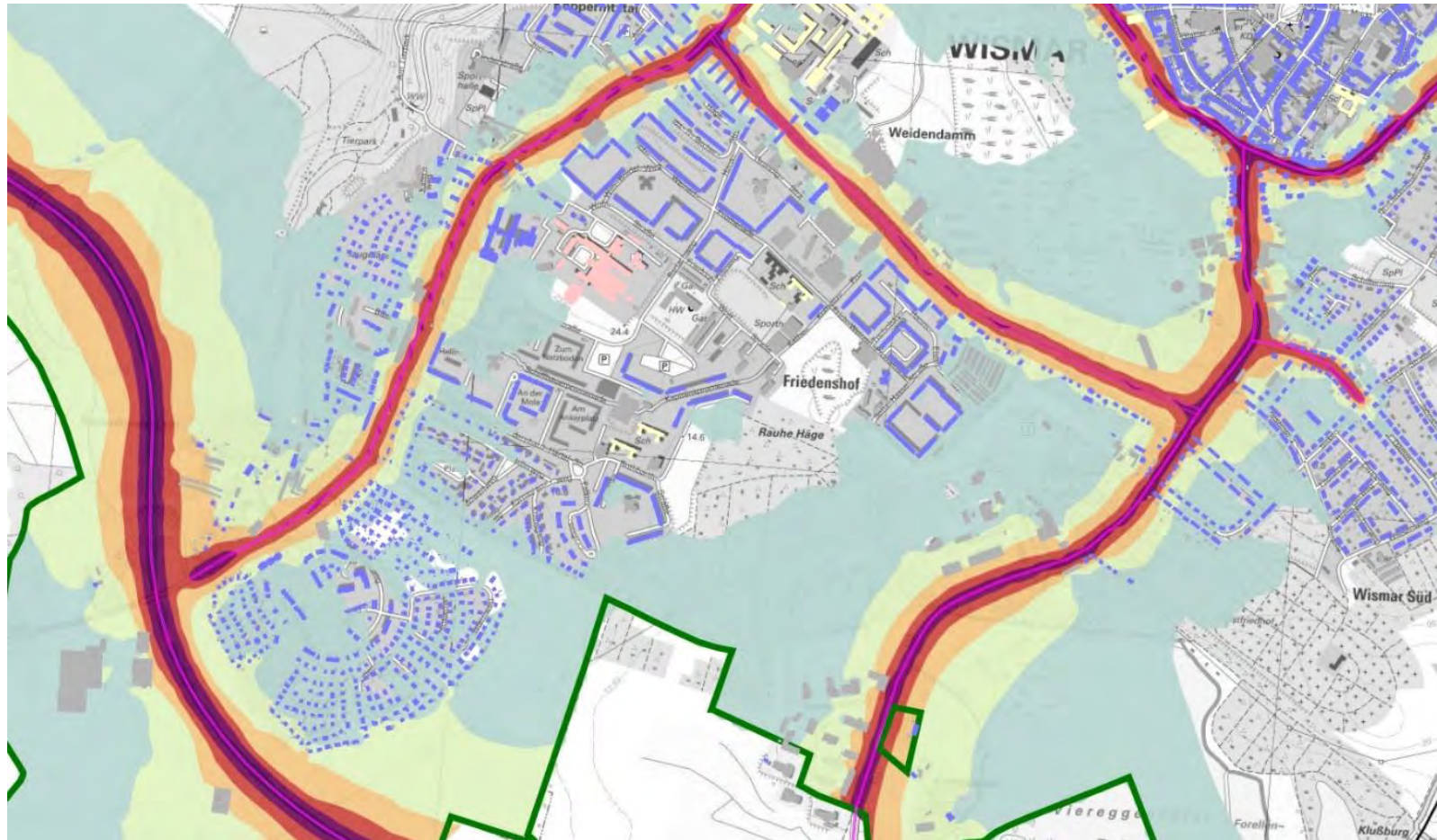


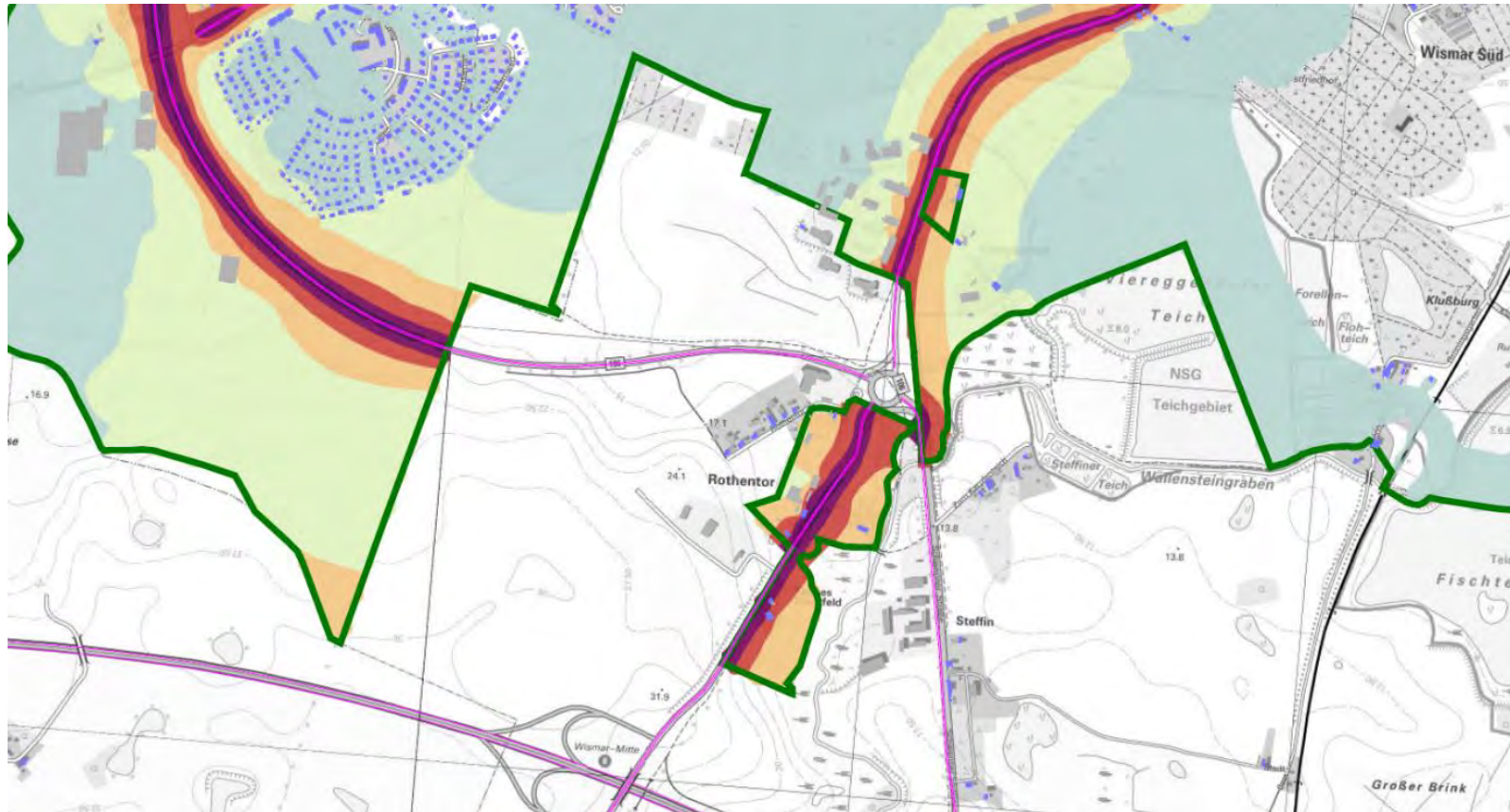
Abbildung 25: Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



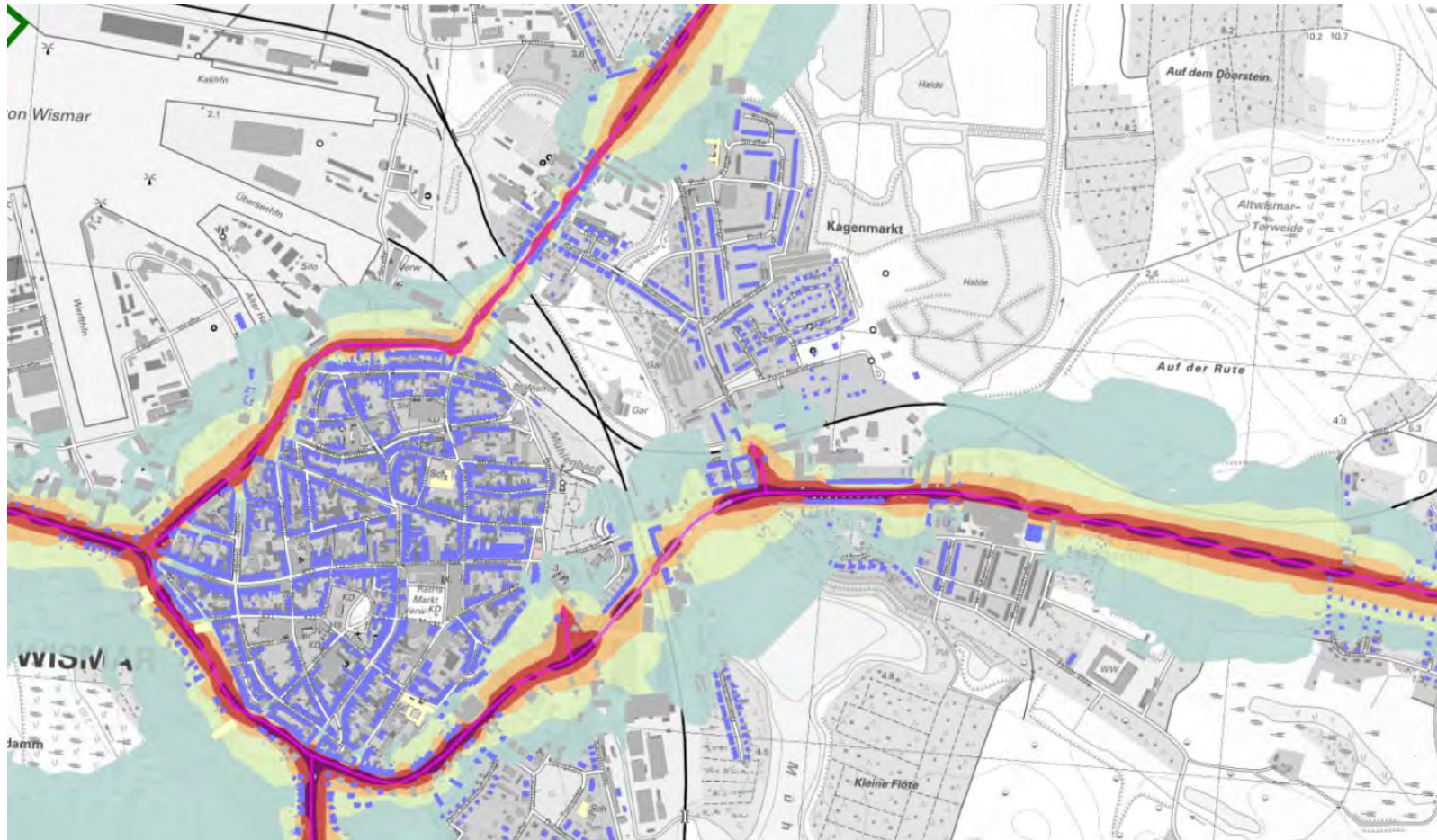
Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



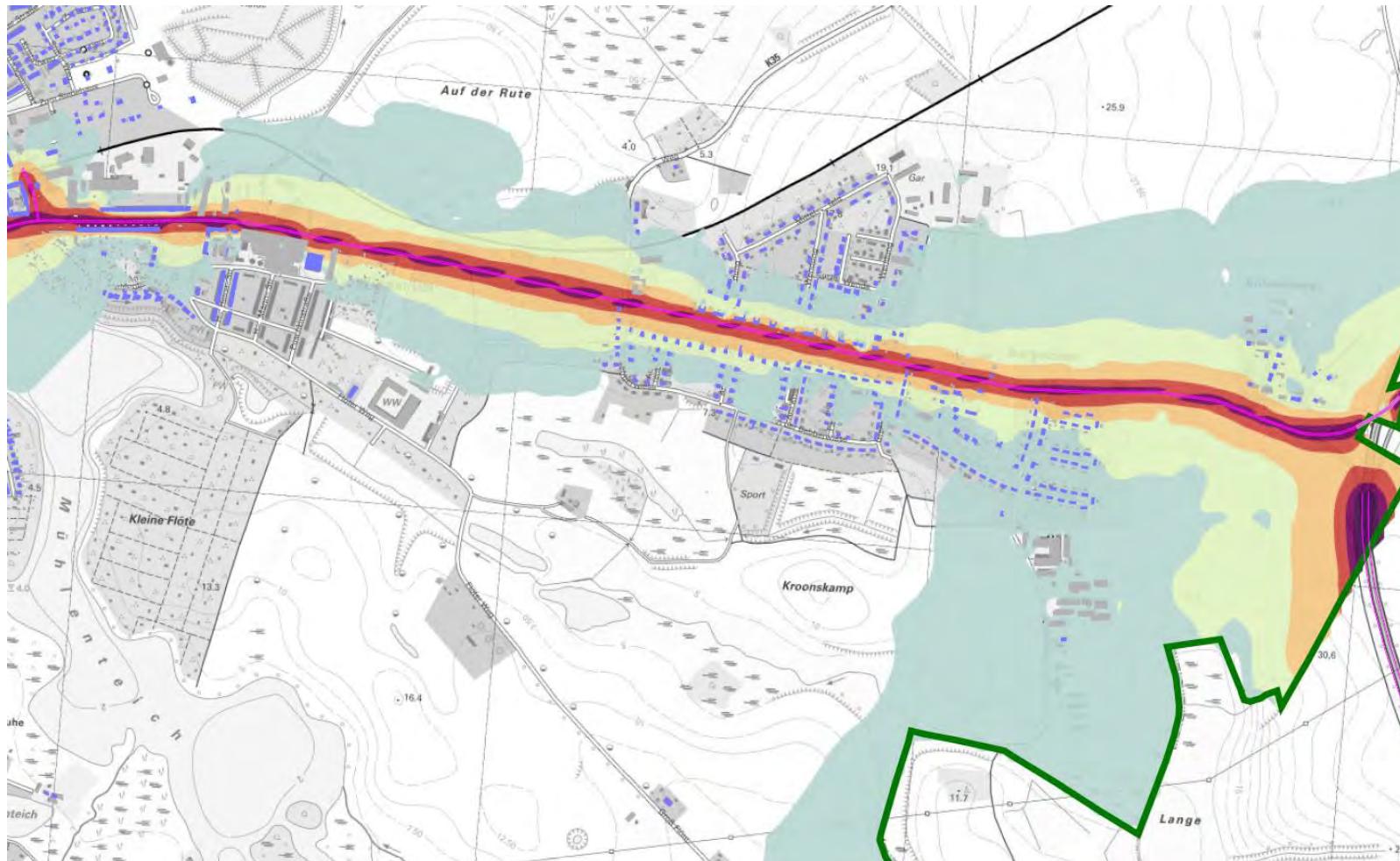
Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



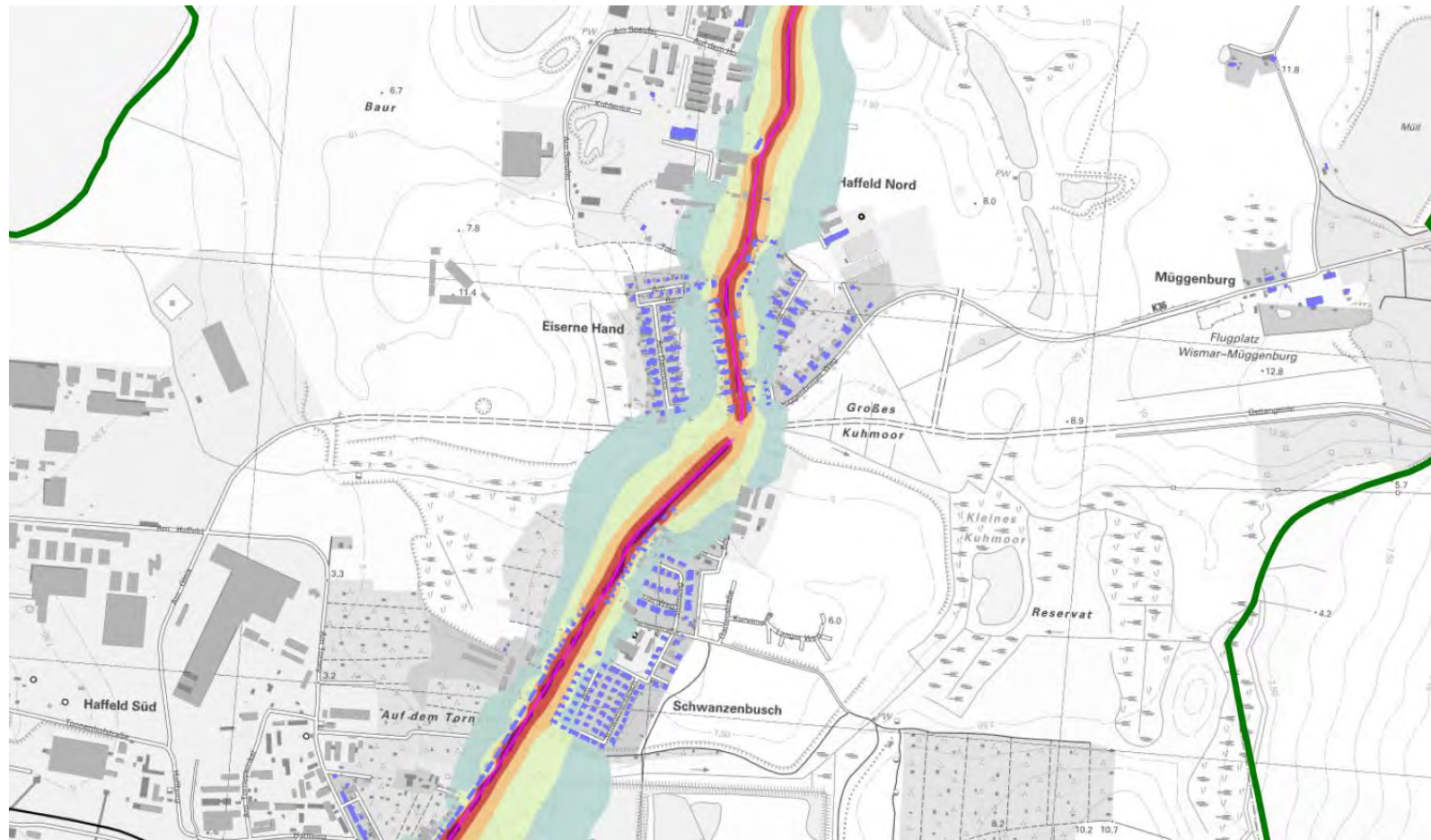
Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Gantageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.




Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.2 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.

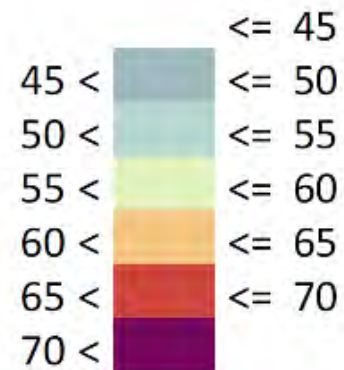
Anhang 1.3 – Lärmkarte für den Nachtzeitraum

Zeichenerklärung

-  Gemeindegrenze
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Straße
-  Brücke

Pegelwerte

L_n
in dB(A)
4 m ü. GOK



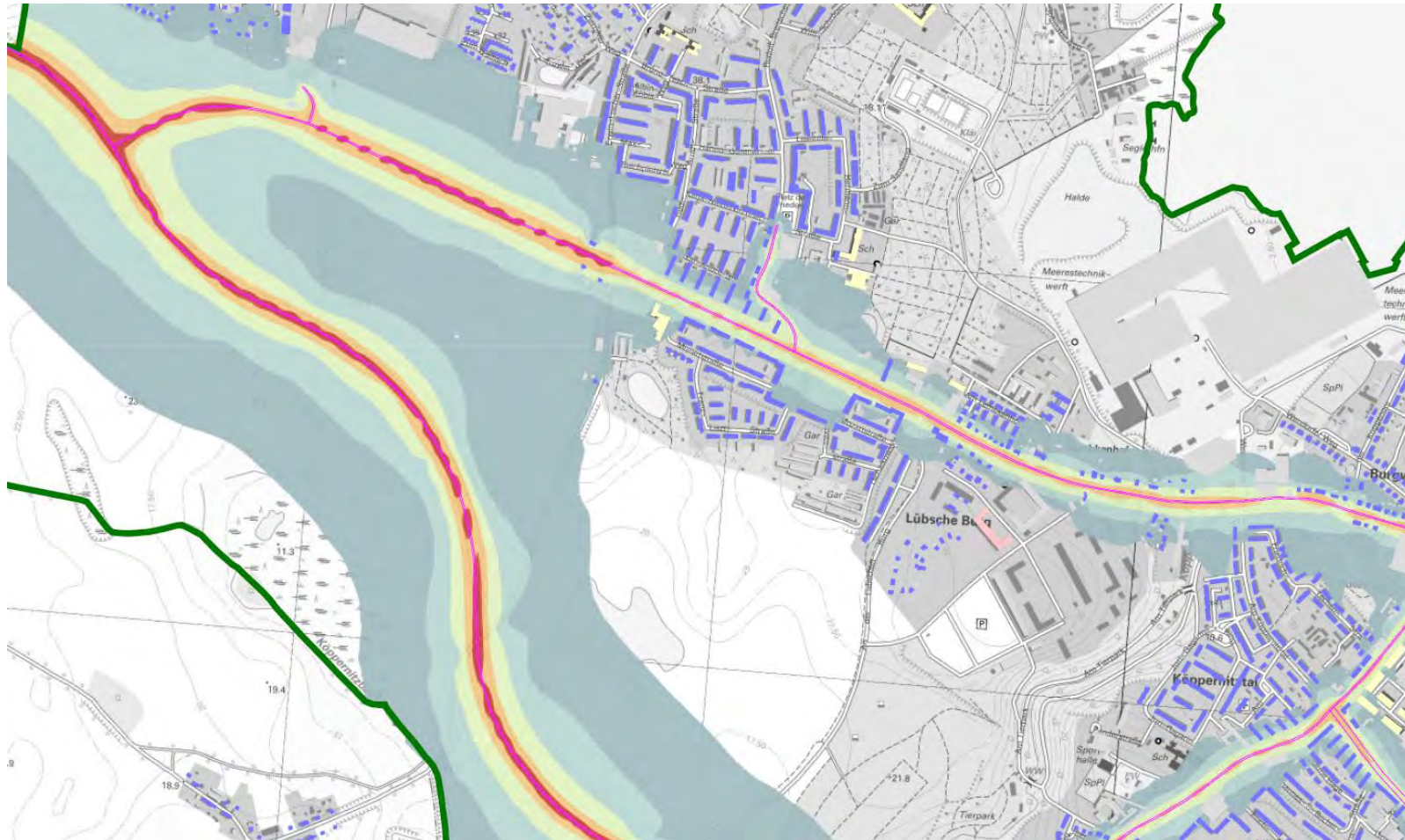
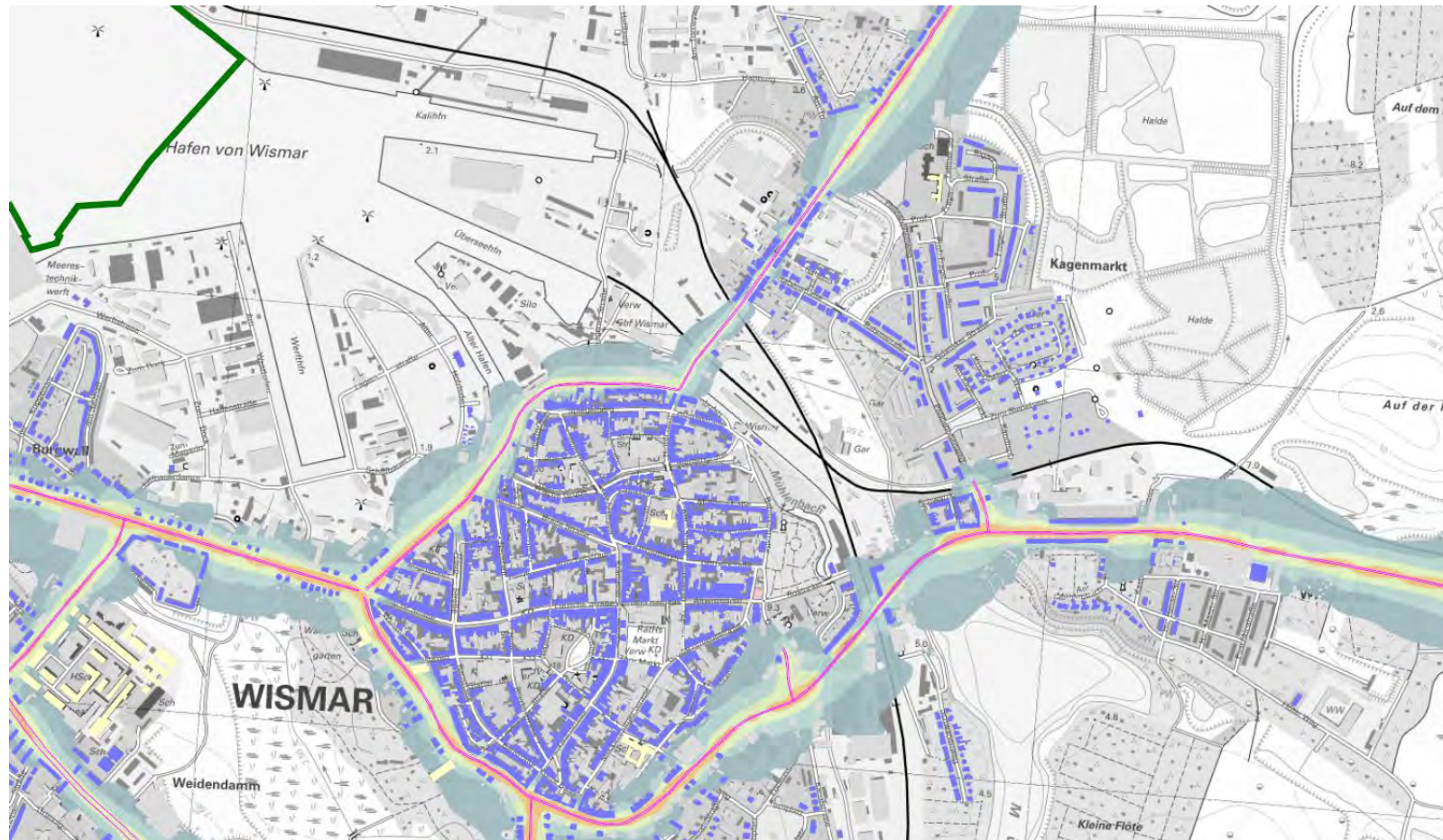
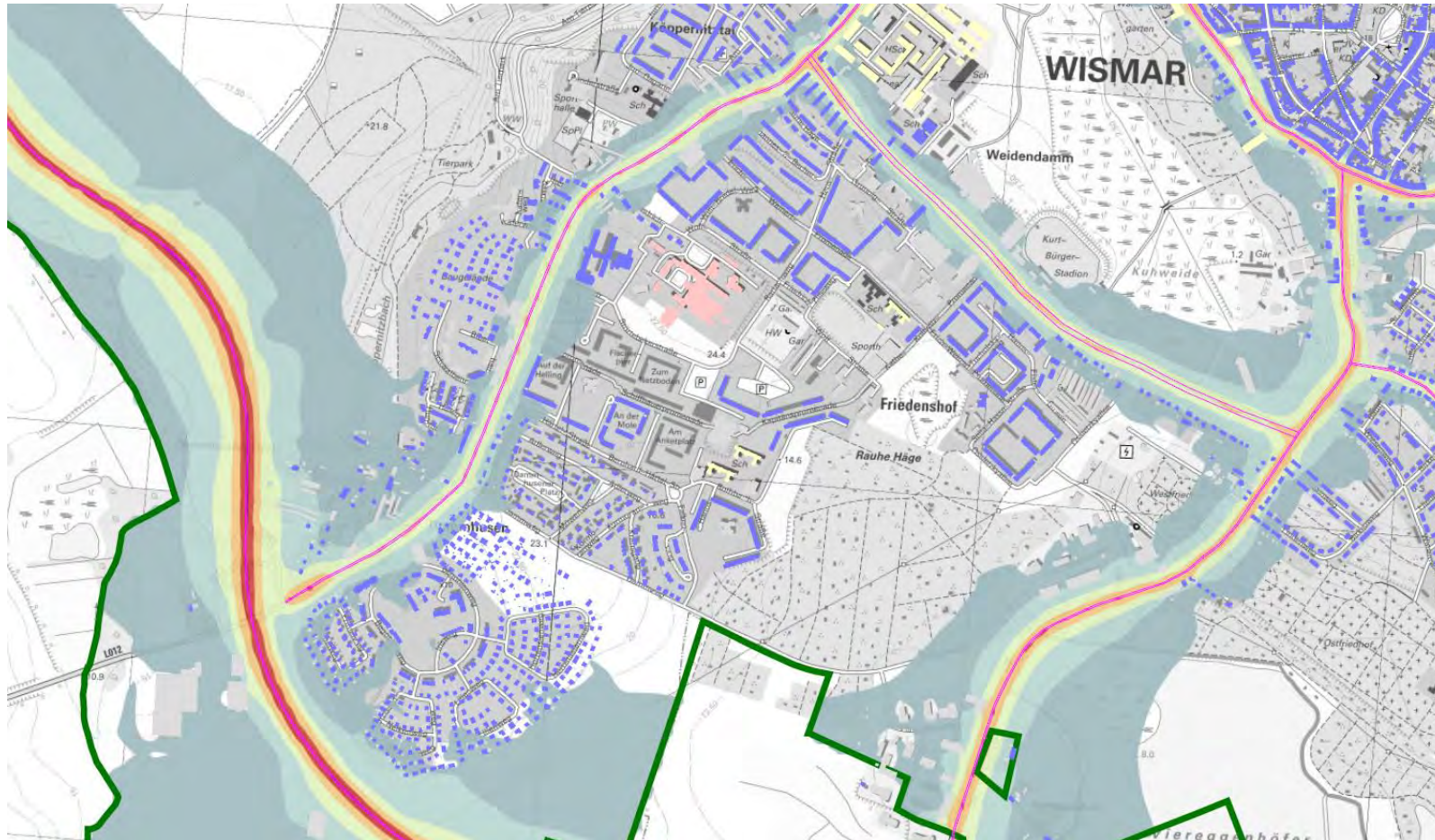


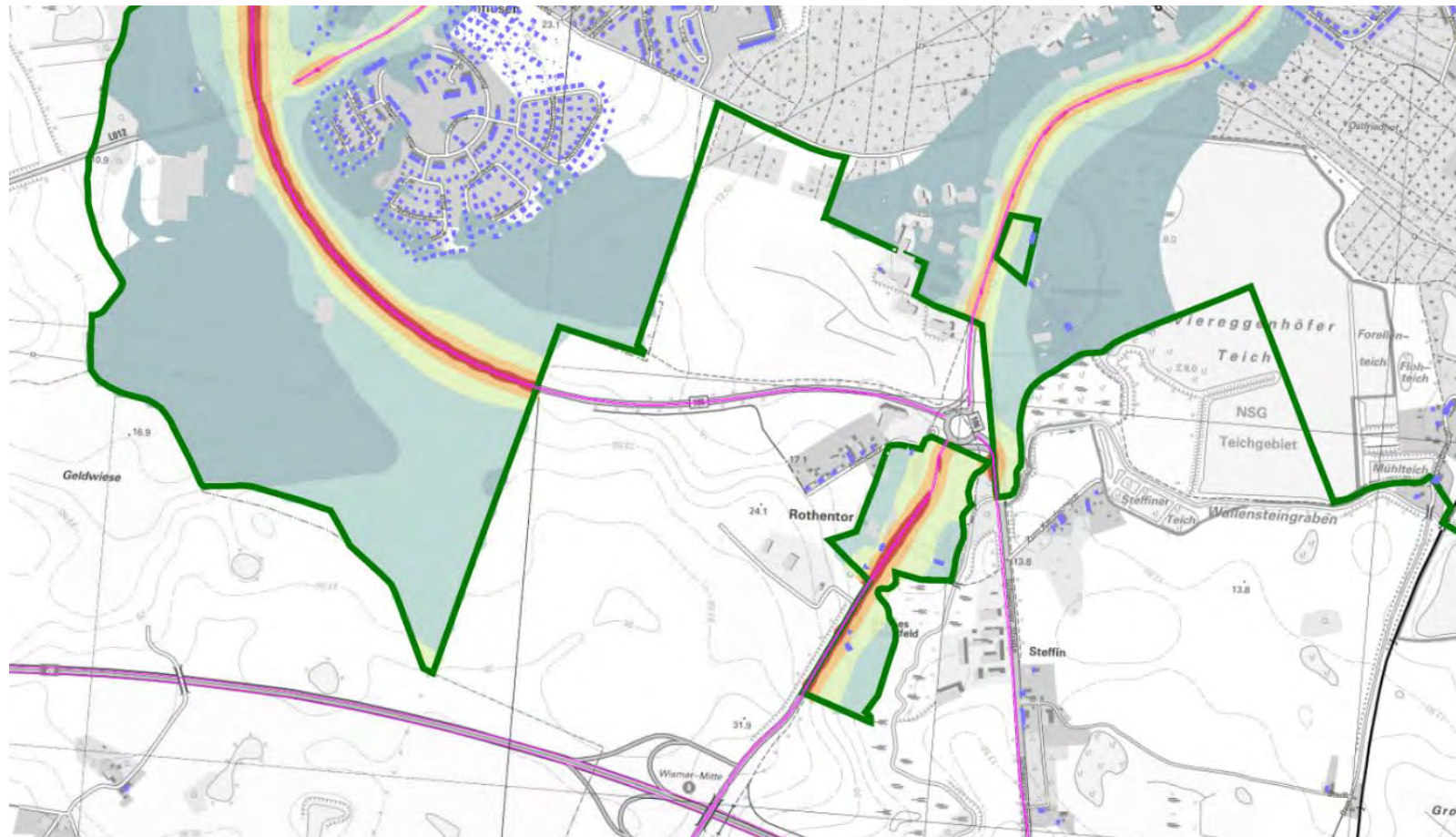
Abbildung 26: Anhang 1.3 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.3 Rasterlärkarte der Immissionsituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



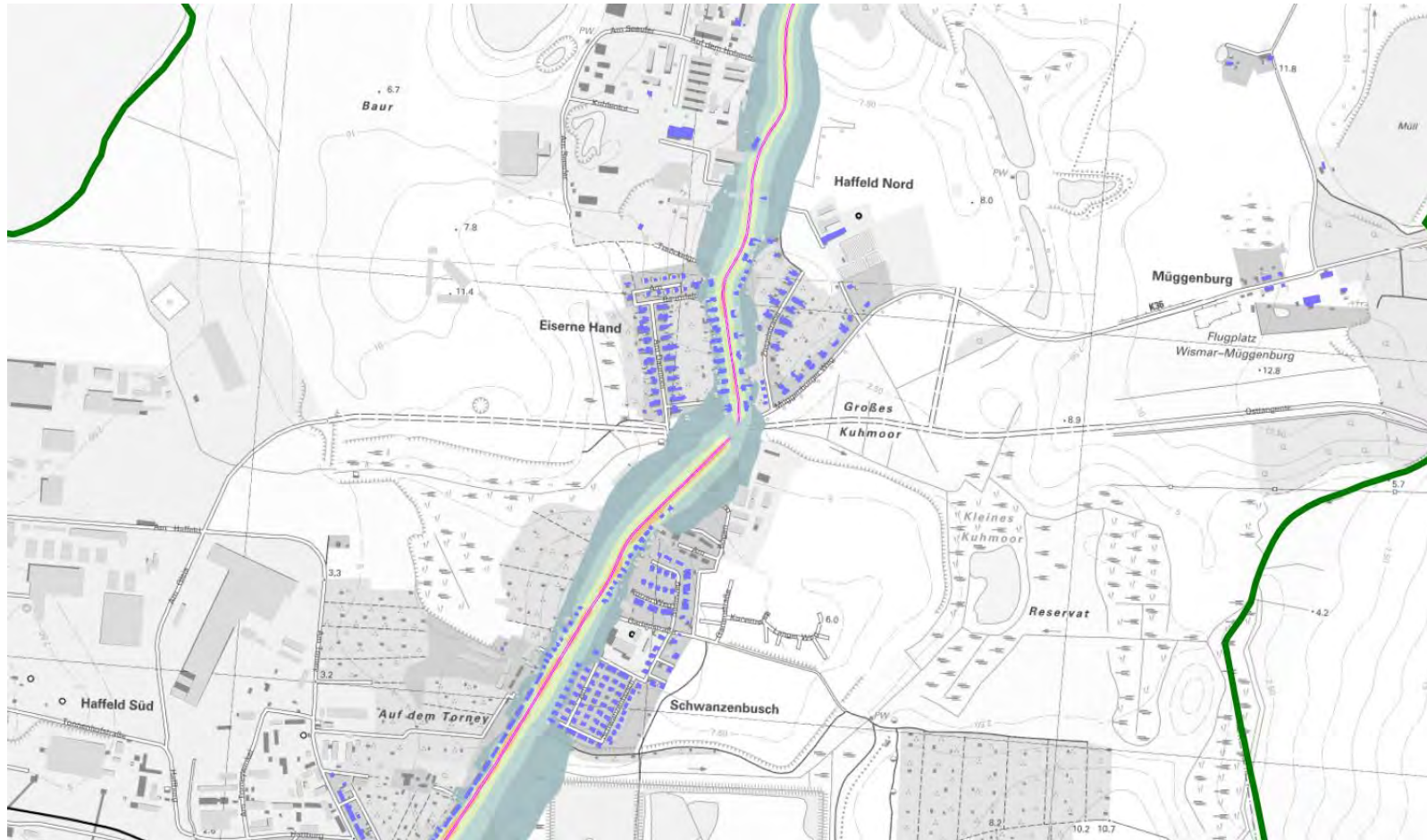
Anhang 1.3 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



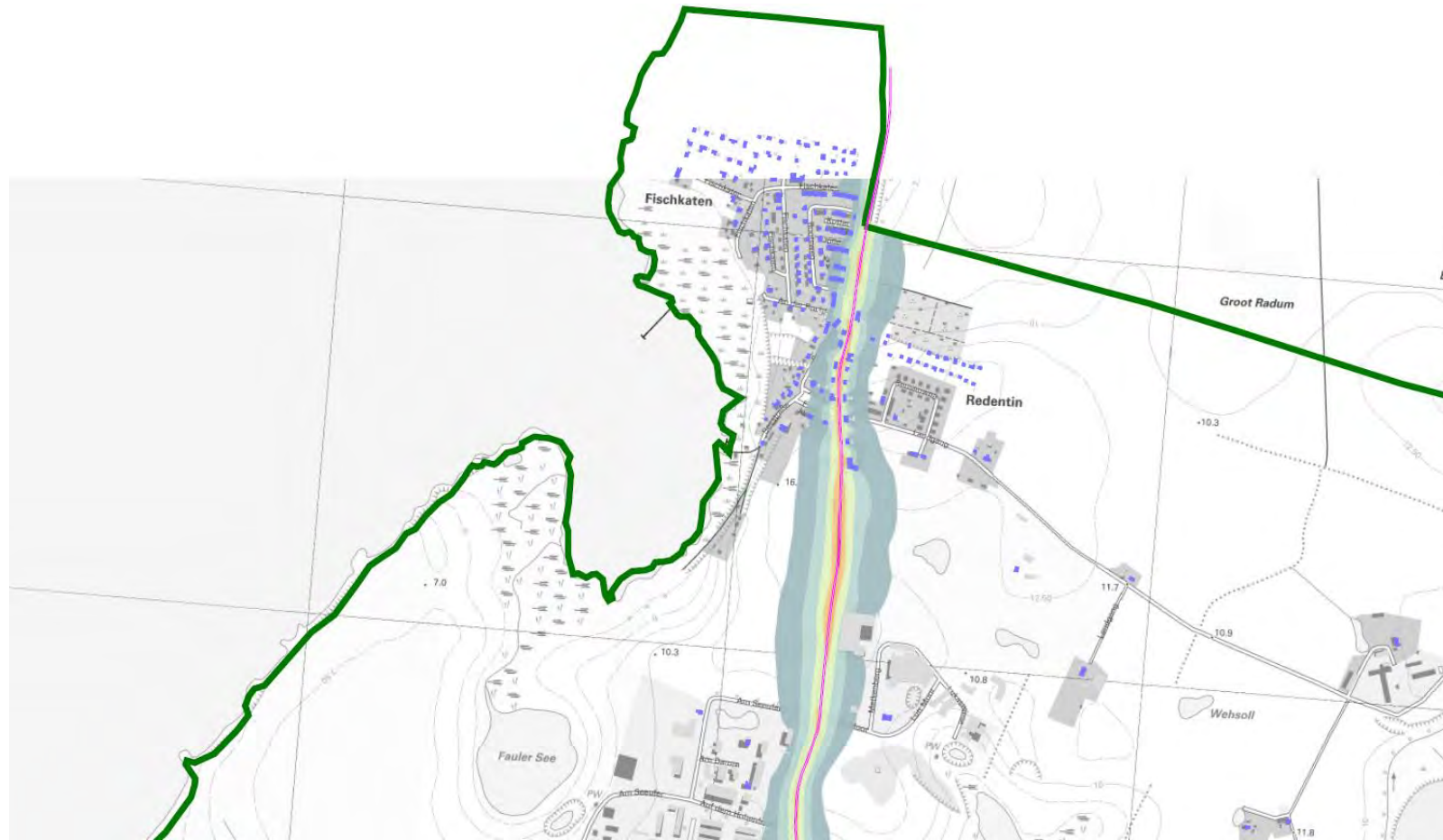
Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.3 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionsituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



Anhang 1.3 Rasterlärnkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.

Anhang 2.1 – Übersicht Emissionsparameter

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar															A3	
Emissionsparameter Straße																
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw'(d) dB(A)	Lw'(e) dB(A)	Lw'(n) dB(A)
A14 / 393 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	13144	1	710	490	127	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,2 - 1,6	90,1	88,0 - 88,1	84,9 - 85,0
		2	30	16	13	100	100	100								
		3	63	35	28	100	100	100								
		4a	-	-	-	100	100	100								
		4b	-	-	-	100	100	100								
A14 / 394 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	13144	1	710	490	127	130	130	130	1	20,0	-	-	-1,2 - 0,2	91,5	89,6	85,8 - 85,9
		2	30	16	13	130	130	130								
		3	63	35	28	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A14 / 469 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	10166	1	577	399	113	130	130	130	1	20,0	-	-	-1,0 - 1,0	89,9	87,9	83,7 - 83,8
		2	15	7	6	130	130	130								
		3	29	13	12	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A20 / 1 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	28772	1	1612	1119	311	130	130	130	1	20,0	-	-	-2,3 - 0,7	94,5 - 94,6	92,5 - 92,6	88,5 - 88,6
		2	51	22	19	130	130	130								
		3	95	45	39	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A20 / 464 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	29483	1	1637	1140	313	130	130	130	1	20,0	-	-	-1,3 - 2,4	94,7 - 94,8	92,7	88,7 - 88,8
		2	57	24	21	130	130	130								
		3	107	50	44	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A20 / 465 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	29483	1	1637	1140	313	130	130	130	1	20,0	-	-	-2,9 - 1,3	94,7 - 94,8	92,7 - 92,8	88,7 - 88,9
		2	57	24	21	130	130	130								
		3	107	50	44	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 1/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Tabelle 6: Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																A3
Emissionsparameter Straße																
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw'(d) dB(A)	Lw'(e) dB(A)	Lw'(n) dB(A)
A20 / 466 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	28772	1	1612	1119	311	130	130	130	1	20,0	-	-	-11,7 - 13,1	94,5 - 96,9	92,5 - 94,5	88,5 - 91,5
		2	51	22	19	130	130	130								
		3	95	45	39	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A20 / 467 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	28772	1	1612	1119	311	130	130	130	1	20,0	-	-	-0,6 - 0,9	94,5	92,5	88,5
		2	51	22	19	130	130	130								
		3	95	45	39	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
A20 / 471 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	28627	1	1621	1121	316	130	130	130	1	20,0	-	-	0,0 - 2,0	94,4	92,4	88,3
		2	44	19	16	130	130	130								
		3	84	39	34	130	130	130								
		4a	-	-	-	130	130	130								
		4b	-	-	-	130	130	130								
Am Hafen / 360 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	12689	1	780	507	106	30	30	30	1	20,0	-	-	-1,0 - 2,3	79,4 - 79,5	76,8	70,8 - 70,9
		2	15	4	2	30	30	30								
		3	18	4	3	30	30	30								
		4a	-	-	-	30	30	30								
		4b	-	-	-	30	30	30								
Am Hafen / 361 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	12689	1	780	507	106	30	30	30	1	20,0	-	-	-0,7 - 1,8	79,4 - 79,5	76,8	70,8 - 70,9
		2	15	4	2	30	30	30								
		3	18	4	3	30	30	30								
		4a	-	-	-	30	30	30								
		4b	-	-	-	30	30	30								
Am Weißen Stein / 278 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																
0+000	9842	1	602	392	81	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,2 - 1,9	81,6 - 81,7	79,1 - 79,2	73,0 - 73,1
		2	13	3	2	50	50	50								
		3	15	4	2	50	50	50								
		4a	-	-	-	50	50	50								
		4b	-	-	-	50	50	50								



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 2/22

SoundPLAN_{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																		A3
Emissionsparameter Straße																		
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel				
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)		
Am Weißen Stein / 279																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	10288	1	636	412	86	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,2	81,6	79,2	73,0		
		2	10	3	2	50	50	50										
		3	12	3	2	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										
Am Weißen Stein / 282																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	9948	1	605	396	82	60	60	60	1	20,0	-	-	-0,6 - 4,7	83,2 - 83,5	80,7 - 80,8	74,6 - 74,9		
		2	14	4	2	60	60	60										
		3	17	4	3	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
B105 / 418																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	13984	1	861	549	126	100	100	100	1	20,0	-	-	-1,0 - 0,4	89,0	86,5	81,0		
		2	13	4	2	100	100	100										
		3	17	5	4	100	100	100										
		4a	-	-	-	100	100	100										
		4b	-	-	-	100	100	100										
B105 / 419																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	13984	1	861	549	126	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,4 - 0,7	82,9 - 83,0	80,5 - 80,6	74,9 - 75,0		
		2	13	4	2	50	50	50										
		3	17	5	4	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										
B105 / 420																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	13984	1	861	549	126	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,1 - 3,0	89,0	86,5 - 86,6	81,0 - 81,1		
		2	13	4	2	100	100	100										
		3	17	5	4	100	100	100										
		4a	-	-	-	100	100	100										
		4b	-	-	-	100	100	100										
B105 / 283																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	9992	1	607	397	82	60	60	60	1	20,0	-	-	-4,5 - 0,0	83,3 - 83,5	80,7 - 80,9	74,7 - 74,9		
		2	15	4	2	60	60	60										
		3	18	4	3	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 3/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
B105 / 384 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7957	1	482	316	65	80	80	80	1	20,0	-	-	-1,5 - 5,4	85,0 - 85,4	82,3 - 82,5	76,5 - 76,8	
		2	12	3	2	80	80	80									
		3	15	4	2	80	80	80									
		4a	-	-	-	80	80	80									
		4b	-	-	-	80	80	80									
B105 / 385 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10338	1	619	409	84	70	70	70	1	20,0	-	-	-0,7 - 2,2	85,1 - 85,2	82,3 - 82,4	76,5 - 76,6	
		2	19	5	3	70	70	70									
		3	23	6	3	70	70	70									
		4a	-	-	-	70	70	70									
		4b	-	-	-	70	70	70									
B106 / 17 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8638	1	534	340	79	100	100	100	1	20,0	-	-	-3,0 - 3,2	86,8	84,4	78,8 - 78,9	
		2	7	2	1	100	100	100									
		3	9	3	2	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 145 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12592	1	774	494	114	100	100	100	1	20,0	-	-	-1,2 - 0,8	88,5	86,1	80,6	
		2	12	3	2	100	100	100									
		3	16	5	4	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 146 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10682	1	652	418	95	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,9 - 0,7	88,0	85,4	80,1	
		2	12	3	2	100	100	100									
		3	16	5	4	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 147 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11803	1	723	462	106	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,8 - 0,0	88,3	85,8	80,4	
		2	12	3	2	100	100	100									
		3	17	5	4	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 4/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
B106 / 292 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8053	1	493	315	72	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,2	80,6 - 80,7	78,2 - 78,3	72,7 - 72,8	
		2	9	2	2	50	50	50									
		3	12	3	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
B106 / 294 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9395	1	572	367	84	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,7 - 0,9	81,4 - 81,5	78,9 - 79,0	73,5 - 73,6	
		2	11	3	2	50	50	50									
		3	15	5	4	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
B106 / 330 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10682	1	652	418	95	100	100	100	1	20,0	-	-	0,0 - 1,0	88,0	85,4	80,1	
		2	12	3	2	100	100	100									
		3	16	5	4	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 331 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10682	1	652	418	95	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,6 - 1,9	88,0	85,4 - 85,5	80,1	
		2	12	3	2	100	100	100									
		3	16	5	4	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 332 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9214	1	566	361	83	100	100	100	1	20,0	-	-	-1,2 - 0,6	87,2	84,7	79,3	
		2	9	3	2	100	100	100									
		3	12	4	3	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
B106 / 333 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9214	1	566	361	83	100	100	100	1	20,0	-	-	-4,2 - 1,5	87,2 - 87,3	84,7 - 84,8	79,3 - 79,4	
		2	9	3	2	100	100	100									
		3	12	4	3	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 5/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3	
Emissionsparameter Straße																		
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel				
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)		
B106 / 407 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	10100	1	615	395	90	100	100	100	1	20,0	-	-	-1,6 - 3,1	87,8 - 87,9	85,2 - 85,3	79,9 - 80,0		
		2	12	3	2	100	100	100										
		3	16	5	4	100	100	100										
		4a	-	-	-	100	100	100										
		4b	-	-	-	100	100	100										
B106 / 409 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	10100	1	615	395	90	100	100	100	1	20,0	-	-	-4,7 - 2,0	87,8 - 88,0	85,2 - 85,4	79,9 - 80,1		
		2	12	3	2	100	100	100										
		3	16	5	4	100	100	100										
		4a	-	-	-	100	100	100										
		4b	-	-	-	100	100	100										
B106 / 410 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	10100	1	615	395	90	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,6 - 1,7	81,7	79,2 - 79,3	73,8 - 73,9		
		2	12	3	2	50	50	50										
		3	16	5	4	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										
B208 / 126 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	8951	1	535	347	78	60	60	60	1	20,0	-	-	-0,9 - 1,5	83,0	80,4	75,2		
		2	15	4	3	60	60	60										
		3	20	6	5	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
B208 / 297 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	12641	1	749	487	108	60	60	60	1	20,0	-	-	-0,8 - 1,8	84,7 - 84,8	82,0 - 82,1	76,9 - 77,0		
		2	20	6	4	60	60	60										
		3	36	12	8	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
B208 / 299 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	12576	1	745	484	108	80	80	80	1	20,0	-	-	-0,9 - 1,7	87,4 - 87,5	84,6 - 84,7	79,8		
		2	20	6	4	80	80	80										
		3	36	12	8	80	80	80										
		4a	-	-	-	80	80	80										
		4b	-	-	-	80	80	80										



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 6/22

SoundPLAN_{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar															A3		
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
B208 / 411 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12515	1	742	482	107	80	80	80	1	20,0	-	-	-4,2 - 0,0	87,4 - 87,6	84,6 - 84,8	79,7 - 80,0	
		2	20	6	4	80	80	80									
		3	36	12	8	80	80	80									
		4a	-	-	-	80	80	80									
		4b	-	-	-	80	80	80									
B208 / 412 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12515	1	742	482	107	80	80	80	1	20,0	-	-	0,0 - 3,7	87,4 - 87,6	84,6 - 84,7	79,7 - 79,9	
		2	20	6	4	80	80	80									
		3	36	12	8	80	80	80									
		4a	-	-	-	80	80	80									
		4b	-	-	-	80	80	80									
Bürgermeister-Haupt-Straße / 138 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7932	1	495	319	67	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,2 - 0,9	80,3	78,0	71,6 - 71,7	
		2	6	1	1	50	50	50									
		3	7	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Bürgermeister-Haupt-Straße / 139 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8637	1	540	347	73	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,6 - 0,0	80,6 - 80,7	78,4	72,0 - 72,1	
		2	6	2	1	50	50	50									
		3	7	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Bürgermeister-Haupt-Straße / 251 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9189	1	574	370	78	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,1 - 0,0	80,9	78,6 - 78,7	72,3	
		2	6	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Bürgermeister-Haupt-Straße / 302 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8719	1	544	351	74	30	30	30	1	20,0	-	-	-0,3 - 1,5	77,4	75,0	68,8	
		2	6	2	1	30	30	30									
		3	7	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 7/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																			A3
Emissionsparameter Straße																			
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel					
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)			
Bürgermeister-Haupt-Straße / 303																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	8507	1	531	342	72	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,6 - 0,1	80,6	78,3	72,0			
		2	6	2	1	50	50	50											
		3	7	2	1	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											
Dahlmannstraße / 182																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	10726	1	661	429	89	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,3 - 2,6	81,8 - 81,9	79,4 - 79,5	73,2 - 73,3			
		2	12	3	2	50	50	50											
		3	14	4	2	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											
Dahlmannstraße / 183																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	10592	1	652	423	88	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,6 - 0,5	81,8	79,4	73,2			
		2	12	3	2	50	50	50											
		3	14	4	2	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											
Dammhusener Ch / 231																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	7814	1	487	314	66	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,2 - 1,4	80,2 - 80,3	78,0	71,6			
		2	6	2	1	50	50	50											
		3	7	2	1	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											
Dammhusener Ch / 232																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	8327	1	519	335	70	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,1 - 3,0	80,5 - 80,6	78,2 - 78,3	71,9 - 72,0			
		2	6	2	1	50	50	50											
		3	8	2	1	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											
Dammhusener Ch / 236																			
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																			
0+000	7793	1	487	313	66	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,8 - 0,0	80,2 - 80,3	77,9 - 78,0	71,6 - 71,7			
		2	6	1	1	50	50	50											
		3	7	2	1	50	50	50											
		4a	-	-	-	50	50	50											
		4b	-	-	-	50	50	50											



SoundPLAN^{noise} 9.1

UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 8/22

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Dammhusener Ch / 348																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7476	1	468	301	63	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,8	80,0	77,7 - 77,8	71,4	
		2	5	1	1	50	50	50									
		3	6	1	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Dammhusener Ch / 349																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7476	1	468	301	63	100	100	100	1	20,0	-	-	-2,8 - 0,0	86,0	83,7	77,4	
		2	5	1	1	100	100	100									
		3	6	1	1	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
Dr.-Leber-Straße / 193																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14066	1	876	565	119	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 2,6	82,8 - 82,9	80,5 - 80,6	74,2 - 74,3	
		2	11	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Dr.-Leber-Straße / 194																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13217	1	823	531	112	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,0	82,6	80,3	73,9 - 74,0	
		2	10	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Dr.-Leber-Straße / 195																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13054	1	813	524	110	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,9 - 0,1	82,5	80,2	73,9	
		2	10	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Dr.-Leber-Straße / 358																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12678	1	789	509	107	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,2 - 0,0	82,4	80,1	73,8	
		2	10	3	2	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 9/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Dr.-Leber-Straße / 359 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12335	1	768	495	104	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,1 - 2,8	82,3	80,0	73,6 - 73,7	
		2	10	3	1	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Dr.-Leber-Straße / 365 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7058	1	431	281	58	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,3 - 2,2	80,2	77,7	71,6	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Hoher Damm / 275 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7218	1	443	288	60	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,7 - 0,0	80,2 - 80,3	77,7 - 77,8	71,6 - 71,8	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	10	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Hoher Damm / 276 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7632	1	474	306	64	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,4 - 2,1	80,2 - 80,3	77,9	71,6	
		2	6	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Hoher Damm / 277 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7130	1	442	286	60	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,8 - 1,0	79,9 - 80,0	77,6 - 77,7	71,3 - 71,4	
		2	6	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Hoher Damm / 424 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9479	1	583	379	79	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,8	81,3 - 81,4	78,9	72,7 - 72,8	
		2	11	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 10/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Hoher Damm / 426																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9479	1	583	379	79	70	70	70	1	20,0	-	-	-1,5 - 1,8	84,2 - 84,3	81,7 - 81,8	75,6 - 75,7	
		2	11	3	2	70	70	70									
		3	13	3	2	70	70	70									
		4a	-	-	-	70	70	70									
		4b	-	-	-	70	70	70									
Hoher Damm / 1006																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9479	1	583	379	79	70	70	70	1	20,0	-	-	-2,2 - 0,0	84,2 - 84,3	81,7 - 81,8	75,6 - 75,7	
		2	11	3	2	70	70	70									
		3	13	3	2	70	70	70									
		4a	-	-	-	70	70	70									
		4b	-	-	-	70	70	70									
Inselstraße / 1002																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9060	1	556	362	75	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,6 - 2,8	81,2 - 81,3	78,7 - 78,8	72,6 - 72,7	
		2	11	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Inselstraße / 1004																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9060	1	556	362	75	100	100	100	1	20,0	-	-	-2,3 - 0,2	87,2 - 87,3	84,7	78,6 - 78,7	
		2	11	3	2	100	100	100									
		3	13	3	2	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
Inselstraße / 1007																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9479	1	583	379	79	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,6	81,3 - 81,4	78,9	72,7 - 72,8	
		2	11	3	2	50	50	50									
		3	13	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Kluüßer Damm / 197																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	6412	1	401	258	54	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 2,9	79,3 - 79,4	77,1	70,7 - 70,8	
		2	4	1	1	50	50	50									
		3	5	1	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 11/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																		A3
Emissionsparameter Straße																		
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel				
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)		
Klüßer Damm / 198																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	6224	1	389	250	53	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,1 - 0,0	79,2	76,9 - 77,0	70,6		
		2	4	1	1	50	50	50										
		3	5	1	1	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										
L12 / 95																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	14226	1	878	569	119	60	60	60	1	20,0	-	-	-1,4 - 1,4	84,5 - 84,6	82,1 - 82,2	75,9 - 76,0		
		2	15	4	2	60	60	60										
		3	18	4	3	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
L12 / 113																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	14178	1	875	567	118	60	60	60	1	20,0	-	-	-2,0 - 1,9	84,5 - 84,6	82,1	75,9 - 76,0		
		2	15	4	2	60	60	60										
		3	18	4	3	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
L12 / 157																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	15161	1	932	606	126	60	60	60	1	20,0	-	-	-3,2 - 0,1	84,9 - 85,0	82,4 - 82,5	76,3 - 76,4		
		2	17	5	3	60	60	60										
		3	21	5	3	60	60	60										
		4a	-	-	-	60	60	60										
		4b	-	-	-	60	60	60										
L12 / 431																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	15496	1	962	622	130	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,1	83,3 - 83,4	81,0	74,7 - 74,8		
		2	13	4	2	50	50	50										
		3	16	4	2	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										
L12 / 432																		
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																		
0+000	15496	1	962	622	130	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,4 - 0,0	83,3 - 83,4	81,0	74,7 - 74,8		
		2	13	4	2	50	50	50										
		3	16	4	2	50	50	50										
		4a	-	-	-	50	50	50										
		4b	-	-	-	50	50	50										



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 12/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar															A3		
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Lübsche Str. / 334 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10009	1	623	402	85	100	100	100	1	20,0	-	-	0,0 - 4,8	87,4 - 87,5	85,0 - 85,1	78,8 - 78,9	
		2	8	2	1	100	100	100									
		3	9	2	1	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
Lübsche Str. / 335 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10009	1	623	402	85	70	70	70	1	20,0	-	-	-4,2 - 0,0	84,2 - 84,3	81,9	75,6 - 75,7	
		2	8	2	1	70	70	70									
		3	9	2	1	70	70	70									
		4a	-	-	-	70	70	70									
		4b	-	-	-	70	70	70									
Lübsche Str. / 336 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	17344	1	1080	696	146	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,5 - 1,5	83,7 - 83,8	81,4 - 81,5	75,1 - 75,2	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 337 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	17344	1	1080	696	146	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,1 - 0,0	83,7 - 83,8	81,4 - 81,5	75,1 - 75,2	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 338 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14995	1	934	602	127	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,8	83,1 - 83,2	80,8 - 80,9	74,5 - 74,6	
		2	12	3	2	50	50	50									
		3	14	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 339 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14995	1	934	602	127	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,9 - 0,8	83,1 - 83,2	80,8 - 80,9	74,5 - 74,6	
		2	12	3	2	50	50	50									
		3	14	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 14/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
L12 / 433 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	15496	1	962	622	130	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,6	83,3	81,0	74,7	
		2	13	4	2	50	50	50									
		3	16	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
L12 / 434 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	15496	1	962	622	130	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0	83,3	81,0	74,7	
		2	13	4	2	50	50	50									
		3	16	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
L103 / 285 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8363	1	482	324	63	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 2,0	81,9 - 82,0	79,0 - 79,1	73,6 - 73,8	
		2	19	5	3	50	50	50									
		3	35	10	6	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 57 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10847	1	677	436	92	100	100	100	1	20,0	-	-	-0,5 - 3,3	87,7	85,3 - 85,4	79,0 - 79,1	
		2	8	2	1	100	100	100									
		3	9	2	1	100	100	100									
		4a	-	-	-	100	100	100									
		4b	-	-	-	100	100	100									
Lübsche Str. / 121 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11650	1	728	468	99	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,3 - 0,0	81,9 - 82,0	79,7	73,3 - 73,4	
		2	8	2	1	50	50	50									
		3	10	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 217 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14700	1	909	589	123	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,5 - 0,5	83,1	80,8	74,5	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 13/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Lübsche Str. / 442																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13942	1	862	558	117	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,1 - 0,0	82,9	80,5 - 80,6	74,3	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 229																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8995	1	560	361	76	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,7	80,9 - 81,0	78,6 - 78,7	72,3 - 72,4	
		2	7	2	1	50	50	50									
		3	9	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 230																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	9120	1	568	366	77	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,1 - 3,8	80,9 - 81,1	78,6 - 78,7	72,3 - 72,5	
		2	7	2	1	50	50	50									
		3	9	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 252																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8314	1	524	335	71	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,3 - 0,2	80,3	78,2	71,7	
		2	4	1	1	50	50	50									
		3	5	1	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 258																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7343	1	463	296	63	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,1 - 0,0	79,8	77,6	71,1 - 71,2	
		2	3	1	0	50	50	50									
		3	4	1	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 259																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7904	1	497	319	68	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,9	80,1	77,9	71,5	
		2	4	1	1	50	50	50									
		3	5	1	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 16/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar															A3		
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Lübsche Str. / 340 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	16489	1	1027	662	139	50	50	50	1	20,0	-	-	-3,6 - 0,0	83,5 - 83,6	81,2 - 81,3	74,9 - 75,0	
		2	13	3	2	50	50	50									
		3	15	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 341 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	16489	1	1027	662	139	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,3	83,5 - 83,6	81,2 - 81,3	74,9 - 75,0	
		2	13	3	2	50	50	50									
		3	15	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 342 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12280	1	758	491	103	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,6 - 0,8	82,4	80,0	73,8	
		2	13	3	2	50	50	50									
		3	15	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 343 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	12280	1	758	491	103	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 0,7	82,4	80,0	73,8	
		2	13	3	2	50	50	50									
		3	15	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 439 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13942	1	862	558	117	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,1 - 0,2	82,9	80,5 - 80,6	74,3	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Lübsche Str. / 441 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13977	1	864	560	117	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 0,3	82,9	80,6	74,3	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 15/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																A3	
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Philipp-Müller-Straße / 346 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10397	1	650	418	88	50	50	50	1	20,0	-	-	-5,1 - 0,0	81,4 - 81,6	79,2 - 79,3	72,8 - 73,0	
		2	7	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philipp-Müller-Straße / 347 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10397	1	650	418	88	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 4,3	81,4 - 81,6	79,2 - 79,3	72,8 - 73,0	
		2	7	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Philosophenweg / 266 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	7282	1	451	292	61	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,8 - 0,0	80,1	77,7	71,5	
		2	7	2	1	50	50	50									
		3	8	2	1	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Poeler Str. / 271 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8690	1	540	349	73	30	30	30	1	20,0	-	-	-0,6 - 0,3	77,5	75,0	68,9	
		2	7	2	1	30	30	30									
		3	9	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									
Poeler Str. / 378 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10103	1	627	405	85	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 1,4	81,4 - 81,5	79,1	72,8 - 72,9	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Poeler Str. / 379 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10103	1	627	405	85	50	50	50	1	20,0	-	-	-5,0 - 0,0	81,4 - 81,7	79,1 - 79,3	72,8 - 73,1	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 17/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																A3	
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Poeler Str. / 443 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8796	1	548	353	74	30	30	30	1	20,0	-	-	-1,8 - 0,7	77,4 - 77,5	75,0	68,8 - 68,9	
		2	7	2	1	30	30	30									
		3	8	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									
Poeler Str. / 445 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8796	1	548	353	74	30	30	30	1	20,0	-	-	-5,1 - 0,0	77,4 - 77,7	75,0 - 75,2	68,8 - 69,1	
		2	7	2	1	30	30	30									
		3	8	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									
Poeler Str. / 446 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8796	1	548	353	74	30	30	30	1	20,0	-	-	-8,0 - 0,0	77,4 - 78,3	75,0 - 75,7	68,8 - 69,7	
		2	7	2	1	30	30	30									
		3	8	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									
Poeler Str. / 447 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10480	1	651	420	88	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,3 - 0,0	81,6	79,3	73,0	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Poeler Str. / 448 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10598	1	658	425	89	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 0,9	81,6 - 81,7	79,3	73,0	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Poeler Str. / 449 Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10480	1	651	420	88	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,4 - 0,0	81,6 - 81,7	79,3	73,0 - 73,1	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 18/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)	
Poeler Str. / 450																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	10480	1	651	420	88	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 2,5	81,6 - 81,7	79,3	73,0 - 73,1	
		2	9	2	1	50	50	50									
		3	11	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Rostocker Str. / 368																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11799	1	733	473	99	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 0,4	82,1	79,8	73,5	
		2	10	3	2	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Rostocker Str. / 369																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11799	1	733	473	99	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,2 - 0,0	82,1	79,8	73,5	
		2	10	3	2	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Rostocker Str. / 427																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11442	1	710	459	96	60	60	60	1	20,0	-	-	-1,7 - 2,0	83,5	81,1 - 81,2	74,9	
		2	10	3	1	60	60	60									
		3	12	3	2	60	60	60									
		4a	-	-	-	60	60	60									
		4b	-	-	-	60	60	60									
Rostocker Str. / 428																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11442	1	710	459	96	60	60	60	1	20,0	-	-	-0,3 - 1,8	83,5	81,1 - 81,2	74,9	
		2	10	3	1	60	60	60									
		3	12	3	2	60	60	60									
		4a	-	-	-	60	60	60									
		4b	-	-	-	60	60	60									
Rostocker Str. / 429																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11442	1	710	459	96	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,0 - 0,0	82,0	79,7	73,4	
		2	10	3	1	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 19/22

SoundPLAN_{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Lw'(d) dB(A)	Emissionspegel Lw'(e) dB(A)	Lw'(n) dB(A)	
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m					
Rostocker Str. / 430																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	11442	1	710	459	96	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 2,0	82,0	79,7	73,4	
		2	10	3	1	50	50	50									
		3	12	3	2	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Rudolf-Breitscheid-Straße / 244																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	8559	1	533	344	72	30	30	30	1	20,0	-	-	-0,1 - 4,7	77,4 - 77,6	74,9 - 75,1	68,8 - 69,0	
		2	7	2	1	30	30	30									
		3	8	2	1	30	30	30									
		4a	-	-	-	30	30	30									
		4b	-	-	-	30	30	30									
Schweriner Str. / 350																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	17970	1	1114	720	151	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,1 - 0,8	84,0	81,6	75,3 - 75,4	
		2	16	4	2	50	50	50									
		3	20	5	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 351																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	17970	1	1114	720	151	50	50	50	1	20,0	-	-	-1,2 - 0,0	84,0	81,6	75,3 - 75,4	
		2	16	4	2	50	50	50									
		3	20	5	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 352																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13217	1	815	529	110	50	50	50	1	20,0	-	-	-4,6 - 0,0	82,7 - 83,0	80,3 - 80,5	74,1 - 74,4	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 353																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13217	1	815	529	110	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,1	82,7 - 82,8	80,3 - 80,4	74,1 - 74,2	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 20/22

SoundPLAN-Mod 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																	A3
Emissionsparameter Straße																	
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel			
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw'(d) dB(A)	Lw'(e) dB(A)	Lw'(n) dB(A)	
Schweriner Str. / 354																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13310	1	821	532	111	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,8 - 2,0	82,8	80,4	74,1 - 74,2	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 355																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	13310	1	821	532	111	50	50	50	1	20,0	-	-	0,0 - 3,9	82,8 - 82,9	80,4 - 80,5	74,1 - 74,3	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 435																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14271	1	882	571	120	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,3 - 0,4	83,0 - 83,1	80,6 - 80,7	74,4 - 74,5	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 436																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14271	1	882	571	120	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,3 - 2,1	83,0 - 83,1	80,6 - 80,7	74,4 - 74,5	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 437																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14271	1	882	571	120	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,4 - 0,8	83,0	80,6 - 80,7	74,4	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									
Schweriner Str. / 438																	
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen																	
0+000	14271	1	882	571	120	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,5 - 0,0	83,0 - 83,1	80,6 - 80,7	74,4 - 74,5	
		2	14	4	2	50	50	50									
		3	17	4	3	50	50	50									
		4a	-	-	-	50	50	50									
		4b	-	-	-	50	50	50									



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 21/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Lärmkartierung und BEB für die Hansestadt Wismar																A3
Emissionsparameter Straße																
Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen			Geschwindigkeit			Straßenoberfläche		Knotenpunkt		Steigung Min / Max %	Emissionspegel		
			Q(d) Kfz/h	Q(e) Kfz/h	Q(n) Kfz/h	v(d) km/h	v(e) km/h	v(n) km/h	ID	Lufttemp. °C	Typ	Abstand m		Lw(d) dB(A)	Lw(e) dB(A)	Lw(n) dB(A)
Ulmenstraße / 180																Verkehrsrichtung: Beide Richtungen
0+000	11149	1	683	445	92	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,1 - 0,7	82,1	79,6	73,5
		2	14	4	2	50	50	50								
		3	17	4	2	50	50	50								
		4a	-	-	-	50	50	50								
		4b	-	-	-	50	50	50								
Ulmenstraße / 181																Verkehrsrichtung: Beide Richtungen
0+000	11366	1	697	454	94	50	50	50	1	20,0	-	-	-0,7 - 0,0	82,2	79,7	73,6
		2	14	4	2	50	50	50								
		3	17	4	2	50	50	50								
		4a	-	-	-	50	50	50								
		4b	-	-	-	50	50	50								
Wasserstraße / 362																Verkehrsrichtung: Beide Richtungen
0+000	11419	1	697	455	94	30	30	30	1	20,0	-	-	-1,6 - 0,0	79,1 - 79,2	76,4	70,5 - 70,6
		2	15	4	2	30	30	30								
		3	18	5	3	30	30	30								
		4a	-	-	-	30	30	30								
		4b	-	-	-	30	30	30								
Wasserstraße / 363																Verkehrsrichtung: Beide Richtungen
0+000	11419	1	697	455	94	30	30	30	1	20,0	-	-	0,0 - 1,0	79,1	76,4	70,5 - 70,6
		2	15	4	2	30	30	30								
		3	18	5	3	30	30	30								
		4a	-	-	-	30	30	30								
		4b	-	-	-	30	30	30								
Zierower Landstraße / 240																Verkehrsrichtung: Beide Richtungen
0+000	7824	1	491	315	67	50	50	50	1	20,0	-	-	-2,7 - 1,5	80,1 - 80,2	77,9 - 78,0	71,5 - 71,6
		2	5	1	1	50	50	50								
		3	6	1	1	50	50	50								
		4a	-	-	-	50	50	50								
		4b	-	-	-	50	50	50								



UmweltPlan GmbH Tribseer Damm 2 18437 Stralsund

Projekt-Nr.: 31621-10
Seite 22/22

SoundPLAN^{noise} 9.1

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Kfz/24h).

Anhang 2.2 – Übersicht der geschätzten Betroffenenanzahl von Verkehrslärm

Hansestadt Wismar	Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)								Fläche km ² L _{DEN}
	Anzahl der betroffenen Menschen				Schwellen- werte	Anzahl der			
	Intervalle	L _{DEN}	Intervalle	L _{Night}		Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	
Abschnitt Gesamt			45-50	1.811	>55	2.222	10	0	6,03
			50-55	1.226	>65	483	2	0	1,69
	55-60	1.573	55-60	978	>75	0	0	0	0,10
	60-65	1.197	60-65	44					
	65-70	909	65-70	0					
	70-75	32	>70	0					
	>75	0							
A 14			45-50	0	>55	0	0	0	0,14
			50-55	0	>65	0	0	0	0,03
	55-60	0	55-60	0	>75	0	0	0	0,01
	60-65	0	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Am Hafen			45-50	13	>55	4	0	0	0,02
			50-55	10	>65	0	0	0	0,01
	55-60	15	55-60	0	>75	0	0	0	0
	60-65	7	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Am Weißen Stein			45-50	119	>55	127	0	0	0,35
			50-55	44	>65	13	0	0	0,08
	55-60	107	55-60	23	>75	0	0	0	0,00
	60-65	36	60-65	0					
	65-70	23	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							

Tabelle 7: Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

B 105			45-50	27	>55	16	0	0	0,16
			50-55	0	>65	0	0	0	0,06
	55-60	16	55-60	0	>75	0	0	0	0,01
	60-65	0	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
B 106			45-50	81	>55	40	0	0	2,27
			50-55	4	>65	0	0	0	0,56
	55-60	34	55-60	0	>75	0	0	0	0,06
	60-65	2	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
B 208			45-50	3	>55	6	0	0	0,10
			50-55	12	>65	5	0	0	0,05
	55-60	5	55-60	5	>75	0	0	0	0,01
	60-65	10	60-65	7					
	65-70	8	65-70	0					
	70-75	4	>70	0					
	>75	0							
Bürgermeister-Haupt-Straße			45-50	222	>55	208	0	0	0,21
			50-55	82	>65	13	0	0	0,05
	55-60	204	55-60	15	>75	0	0	0	0,00
	60-65	78	60-65	0					
	65-70	12	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Dahlmannstr.			45-50	33	>55	110	4	0	0,06
			50-55	87	>65	28	2	0	0,02
	55-60	35	55-60	107	>75	0	0	0	0
	60-65	89	60-65	9					
	65-70	102	65-70	0					
	70-75	8	>70	0					
	>75	0							

Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

Dammhusener Chaussee			45-50	109	>55	94	0	0	0,15
			50-55	38	>65	0	0	0	0,04
	55-60	99	55-60	0	>75	0	0	0	0,00
	60-65	22	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Dr.-Leber-Straße			45-50	0	>55	1	0	0	0,01
			50-55	2	>65	1	0	0	0,00
	55-60	0	55-60	3	>75	0	0	0	0,00
	60-65	3	60-65	0					
	65-70	2	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Dr.-Leber-Straße			45-50	82	>55	120	0	0	0,08
			50-55	44	>65	35	0	0	0,03
	55-60	56	55-60	110	>75	0	0	0	0
	60-65	42	60-65	1					
	65-70	111	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Hoher Damm			45-50	43	>55	76	0	0	0,25
			50-55	41	>65	18	0	0	0,07
	55-60	42	55-60	24	>75	0	0	0	0
	60-65	44	60-65	0					
	65-70	17	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Inselstraße			45-50	50	>55	60	0	0	0,12
			50-55	37	>65	18	0	0	0,03
	55-60	43	55-60	29	>75	0	0	0	0
	60-65	37	60-65	4					
	65-70	31	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							

Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

Lübsche Straße			45-50	399	>55	452	1	0	0,65
			50-55	300	>65	104	0	0	0,23
	55-60	334	55-60	165	>75	0	0	0	0,01
	60-65	292	60-65	2					
	65-70	157	65-70	0					
	70-75	1	>70	0					
	>75	0							
Philipp-Müller-Str.			45-50	221	>55	233	5	0	0,14
			50-55	100	>65	24	0	0	0,05
	55-60	206	55-60	55	>75	0	0	0	0,00
	60-65	103	60-65	0					
	65-70	40	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Poeler Str.			45-50	35	>55	85	0	0	0,04
			50-55	46	>65	42	0	0	0,01
	55-60	35	55-60	92	>75	0	0	0	0,00
	60-65	61	60-65	0					
	65-70	73	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Rostocker Str.			45-50	10	>55	66	0	0	0,21
			50-55	25	>65	41	0	0	0,06
	55-60	11	55-60	88	>75	0	0	0	0
	60-65	25	60-65	0					
	65-70	87	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Rudolf-Breitscheid-Str.			45-50	26	>55	41	0	0	0,04
			50-55	43	>65	9	0	0	0,01
	55-60	27	55-60	13	>75	0	0	0	0,00
	60-65	43	60-65	0					
	65-70	9	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							

Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

L 12 Philosophenweg			45-50	24	>55	34	0	0	0,01
			50-55	2	>65	14	0	0	0,00
	55-60	18	55-60	22	>75	0	0	0	0,00
	60-65	2	60-65	0					
	65-70	22	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Poeler Str.			45-50	44	>55	121	0	0	0,22
			50-55	84	>65	40	0	0	0,06
	55-60	42	55-60	91	>75	0	0	0	0,00
	60-65	83	60-65	0					
	65-70	90	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Rostocker Str.			45-50	66	>55	71	0	0	0,1
			50-55	56	>65	10	0	0	0,02
	55-60	62	55-60	20	>75	0	0	0	0
	60-65	53	60-65	0					
	65-70	18	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
L 12 Schweriner Str.			45-50	65	>55	96	0	0	0,46
			50-55	65	>65	29	0	0	0,13
	55-60	58	55-60	34	>75	0	0	0	0
	60-65	64	60-65	5					
	65-70	30	65-70	0					
	70-75	5	>70	0					
	>75	0							
L 102 Klußer Damm			45-50	28	>55	46	0	0	0,02
			50-55	37	>65	9	0	0	0,01
	55-60	27	55-60	18	>75	0	0	0	0,00
	60-65	35	60-65	1					
	65-70	18	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							

Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

Ulmenstr.			45-50	48	>55	54	0	0	0,04
			50-55	39	>65	25	0	0	0,02
	55-60	42	55-60	23	>75	0	0	0	0,00
	60-65	41	60-65	14					
	65-70	20	65-70	0					
	70-75	14	>70	0					
	>75	0							
Wasserstr.			45-50	39	>55	47	0	0	0,03
			50-55	27	>65	3	0	0	0,01
	55-60	42	55-60	41	>75	0	0	0	0
	60-65	23	60-65	0					
	65-70	40	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							
Zierower Landstr.			45-50	24	>55	12	0	0	0,14
			50-55	0	>65	0	0	0	0,04
	55-60	15	55-60	0	>75	0	0	0	0,00
	60-65	0	60-65	0					
	65-70	0	65-70	0					
	70-75	0	>70	0					
	>75	0							

Anhang 2.2 Tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb bestimmter Isophonen-Bänder liegen und über lärmbelastete Flächen sowie die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten.

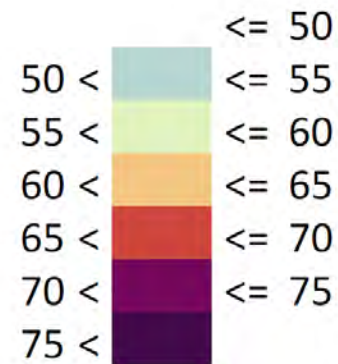
Anhang 3.1 – Lärmkarte für den Altstadtring mit durchgehend Tempo 30 km/h

Zeichenerklärung

-  Gemeindegrenze
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Straße
-  Brücke

Pegelwerte

Lden
in dB(A)
4 m ü. GOK



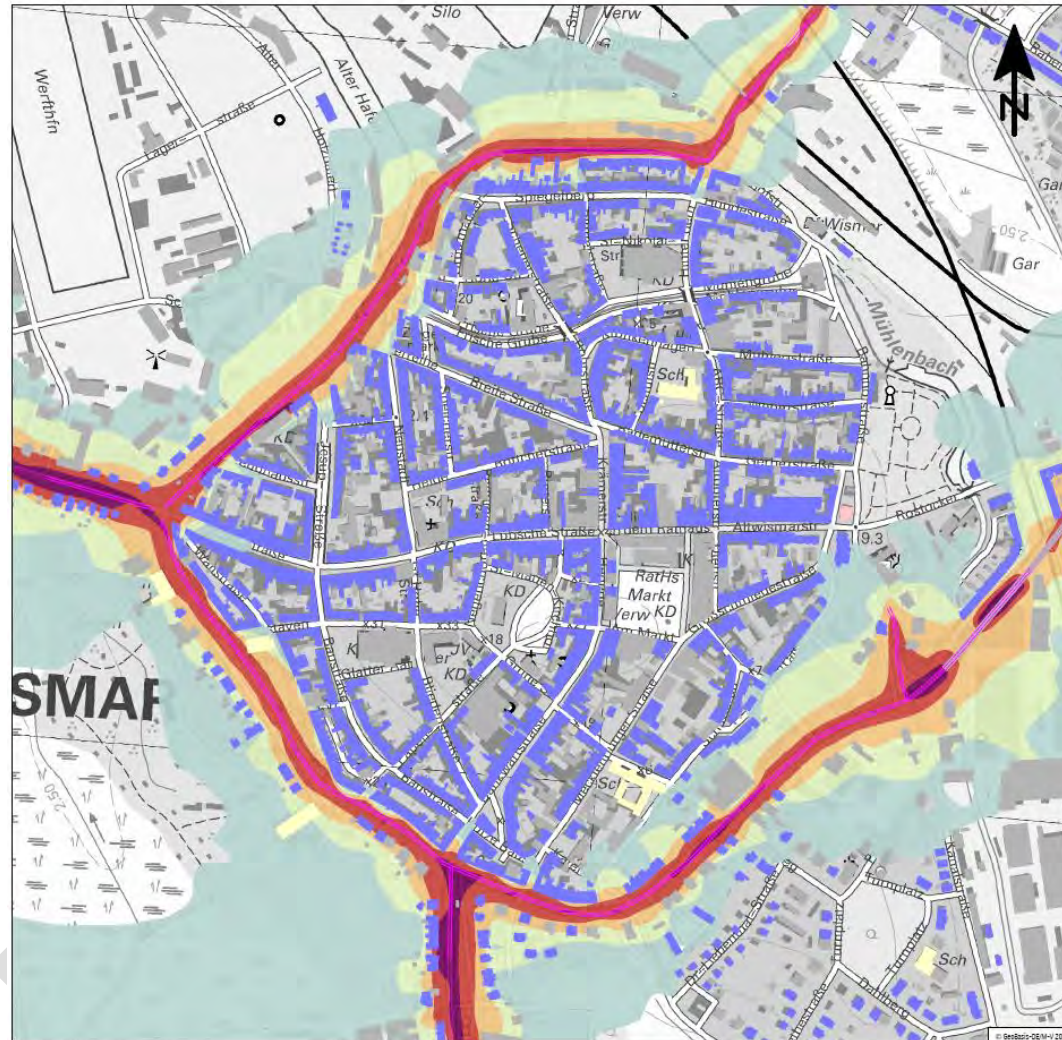


Abbildung 27 Anhang 3.1 Rasterlärkarte der Immissionssituation bei Tempo 30 km/h für die untersuchte Altstadt für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.

Anhang 3.2 – Gegenüberstellung der Betroffenenanzahl Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h

Tabelle 8 Übersicht der Betroffenenanzahl je Lärmpegelintervall für Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h sowie die Anzahl der Betroffenen, welche durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verbesserung in ein Lärmpegelintervall niedriger erwarten können, für den gesamten 24 Stundenzeitraum.

Straße	Lärmpegelintervalle	Betroffenenanzahl L _{den}		
		Tempo 50 km/h	Tempo 30 km/h	Verbesserung durch die Geschwindigkeitsreduzierung
Dahlmannstraße	45-50		108	
	50-55		35	
	55-60	35	76	17
	60-65	89	116	58
	65-70	102	25	85
	70-75	8		8
	>75			
Dr.-Leber-Straße	45-50		155	
	50-55		109	
	55-60	56	42	44
	60-65	42	67	30
	65-70	111	56	55
	70-75			
	>75			
Ulmenstraße	45-50		85	
	50-55		65	
	55-60	42	44	21
	60-65	41	26	23
	65-70	20	26	8
	70-75	14		14
	>75			

Tabelle 9 Übersicht der Betroffenenanzahl je Lärmpegelintervall für Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h sowie die Anzahl der Betroffenen, welche durch die Geschwindigkeitsreduzierung eine Verbesserung in ein Lärmpegelintervall niedriger erwarten können, für den Nachtzeitraum.

Straße	Lärmpegelintervalle	Betroffenenanzahl L _{night}		
		Tempo 50 km/h	Tempo 30 km/h	Verbesserung durch die Geschwindigkeitsreduzierung
	50-55	87	107	53
	55-60	107	43	73
	60-65	9		9
	65-70			
	70-75			
	>75			
Dr.-Leber-Straße	45-50	82	48	61
	50-55	44	60	27
	55-60	110	68	43
	60-65	1		1
	65-70			
	70-75			
	>75			
Ulmenstraße	45-50	48	42	25
	50-55	39	31	19
	55-60	23	25	11
	60-65	14	1	13
	65-70			
	70-75			
	>75			