HANSESTADT
wismar
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT
WELTERBE und MEER

Bürgerschaft der Hansestadt Wismar

**Sitzung des Bau- und Sanierungsausschusses**

**Sitzungstermin:** Montag, 12.12.2022, 16:30 Uhr

**Raum, Ort:** Zeughaussaal, Ulmenstraße 15, 23966 Wismar

## Tagesordnung

**Öffentlicher Teil:**

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden

2. Einwohnerfragestunde
(Bitte den Hinweis in der Einladung beachten.)

3. Eröffnung / Feststellung der Beschlussfähigkeit

4. Bestätigung der Tagesordnung

5. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 14.11.2022

6. Umsetzung des Beschlusses zur Erarbeitung eines Konzeptes für den Bürgerpark mit Haus des Gastes und Reithalle **VO/2022/4473**

(verwiesen aus der Bürgerschaftssitzung am 29.09.2022)
Vorlage: VO/2022/4473

7. Naturbühne Bürgerpark (=Seebühne Bürgerpark) **VO/2021/4035**

(verwiesen aus der Bürgerschaftssitzung am 30.09.2021)
Vorlage: VO/2021/4035

8. Beschluss der Bürgerschaft für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Hansestadt Wismar / Stufe 3 **VO/2022/4565**
Vorlage: VO/2022/4565

| | | |
|---|---|---|
| 9. | Bauleitplanung der Hansestadt Wismar,<br>Bebauungsplan Nr. 33/15 "Wohngebiet Klußer Damm",<br>2. Änderung, Aufstellungsbeschluss<br>Vorlage: VO/2022/4554 | **VO/2022/4554** |
| 10. | Bauleitplanung der Hansestadt Wismar<br>Bebauungsplan Nr. 86/22 "Erweiterung Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium"<br>Aufstellungsbeschluss<br>Vorlage: VO/2022/4530 | **VO/2022/4530** |
| 11. | Bürgergutachten als Grundlage zur Gestaltung der Freiflächen im Bahnhofsumfeld<br>Vorlage: VO/2022/4568 | **VO/2022/4568** |
| 12. | Sonstiges | |

**Nicht öffentlicher Teil:**

| | | |
|---|---|---|
| 13. | Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Dach, Straßenfassade und Westgiebel des Gebäudes Lübsche Straße 17<br>Vorlage: VO/2022/4549 | **VO/2022/4549** |
| 14. | Vergabe von Planungsleistungen über 125.000,00 € gemäß §10 (5) der Hauptsatzung - Gebäudeplanung für die Sanierung der Sport- und Mehrzweckhalle, Bgm.-Haupt-Str. 31 in Wismar<br>Vorlage: VO/2022/4569 | **VO/2022/4569** |
| 15. | Vergabe von Bauleistungen über 250.000 € gemäß §10 (5) Hauptsatzung<br>Vorlage: VO/2022/4577 | **VO/2022/4577** |
| 16. | Informationen / Verschiedenes | |

| Antrag aus der Politik öffentlich<br><br>Verfasser/in:<br>Fraktion DIE LINKE. | Nr. | VO/2022/4473<br>öffentlich |
|---|---|---|
| | Datum: | 15.09.2022 |
| | | |
| **Umsetzung des Beschlusses zur Erarbeitung eines Konzeptes für den Bürgerpark mit Haus des Gastes und Reithalle** | | |

| Status | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|
| Öffentlich | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | Entscheidung |

---

**Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar fordert den Bürgermeister der Hansestadt Wismar auf, auf der Grundlage des Beschlusses "3209 vom 26.09.2019/ Nutzungskonzept für den Bürgerpark mit dem Haus des Gastes und der Reithalle insbesondere für Jugendliche", eine Vorlage zur weiteren Beratung in der Bürgerschaft zu erarbeiten und dieses bis spätestens zur Sitzung der Bürgerschaft im Juni 2023 vorzulegen.

**Begründung:**

Mit dem Beschluss 3209 sollte zeitnah ein Konzept erarbeitet werden. Die ggf. nötigen finanziellen Mittel sollten im Haushalt 2020/2021 eingearbeitet werden. Bislang liegt ein Konzept vor, dass von einer Arbeitsgruppe aus dem Sportbereich unter Mitwirkung der Hansestadt erarbeitet wurde. Auch wenn dieses 15-seitige Konzept vom 12.05.2020 nicht perfekt ist, so ist es von der Verwaltungsspitze nicht offiziell abgelehnt worden. Diese Arbeitsgruppe hat Vorschläge unterbreitet, die zumindest eine Grundlage für das Konzept des Bürgermeisters sein könnten.
Da seit dem 26.09.2019 (vor Corona-Zeiten) der Bürgerschaft kein Konzept zur Beschlussfassung vorgelegt worden ist, soll der damalige Beschluss mit Termin hinterlegt werden.

**Anlagen:**

keine

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

| Antrag aus der Politik öffentlich<br><br>Verfasser/in:<br>Fraktion FÜR-WISMAR-Forum | Nr. | VO/2021/4035<br>öffentlich |
|---|---|---|
| | Datum: | 15.08.2021 |
| | | |
| **Naturbühne Bürgerpark (=Seebühne Bürgerpark)** | | |

| Status | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|
| Öffentlich | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | Entscheidung |

---

**Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt die Einstellung der notwendigen finanziellen Mittel in den Haushalt 2022 für die Reparatur der Naturbühne im Bürgerpark.

**Begründung:**

Wenn man vom Festplatz auf den Bürgerpark schaut, fällt einem ein saftiges Grün, gesprenkelt mit Millionen kleiner bunt blühender Farbtupfer ins Auge. Doch auf den zweiten Blick ist eine kleine marode von einem Bauzaun gesperrte Naturbühne zu sehen. Hier, wo einst Bands ihre Zuhörer zu toller Musik schwofen ließen, Künstler und DJs im Rahmen des Holi-Festivals mit bunten Farben verzauberten, sind Veranstaltungen nun schon seit 2019 nicht mehr möglich.

Um das Potenzial der Naturbühne wieder zu entfachen, bitten wir die notwendigen finanziellen Mittel zur Reparatur der Bühne in das Haushaltsjahr 2022 einzuplanen.

**Anlagen:**

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

| Beschlussvorlage öffentlich<br><br>Federführend:<br>60.2 Abt. Planung<br><br>Beteiligt:<br>I Bürgermeister<br>II Senator<br>1 Büro der Bürgerschaft<br>III Senatorin<br>60 BAUAMT<br>32.1 Abt. Verkehr | **Nr.** | **VO/2022/4565 öffentlich** |
|---|---|---|
| | Datum: | 22.11.2022 |
| | Verfasser/-in: | Mammitzsch, Kerstin<br>Groth, Jan |

## Beschluss der Bürgerschaft für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Hansestadt Wismar / Stufe 3

| Status | Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Öffentlich | 12.12.2022 | Bau- und Sanierungsausschuss | Vorberatung |
| Öffentlich | 15.12.2022 | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | Entscheidung |

---

**Beschluss: Die Bürgerschaft beschließt die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Hansestadt Wismar / Stufe 3**

**Begründung: Für den Straßenverkehrslärm, der in vielen Städten und Gemeinden die Hauptlärmquelle darstellt, sind gemäß § 47c BImSchG Bundes- und Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (~ 8200 Kfz pro Tag) zu kartieren. Basierend auf der Lärmkartierung ist die Hansestadt Wismar gem. § 47d BImSchG verpflichtet einen Lärmaktionsplan (LAP) zu erstellen. Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV (LUNG) vorgegebenen Schallimmissionswerte (= Auslösewerte) angesehen.**

**Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Im Jahr 2007 wurde die erste Lärmkartierung (Stufe 1) vom LUNG durchgeführt. In dieser ersten Stufe wurden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von > 6 Mio. Kfz pro Jahr kartiert. Für die Lärmkartierung der Stufe 2 im Jahr 2012 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 Lärmkartierung entsteht die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 3). Datengrundlage für die Lärmkartierung des LUNG waren zum einen Verkehrszählungen sowohl durch das LUNG selbst als auch durch die Hansestadt Wismar. Zum anderen und**

**wesentlich größeren Teil wurde das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung mittels entsprechender Software modelliert und berechnet.**
**Die Hansestadt Wismar hat zusätzlich die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund mit der Erstellung einer Lärmkartierung beauftragt. Datengrundlage war in diesem Fall das „Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar" vom 02. November 2017, erstellt von Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB. Diese Lärmkartierung wurde für die Lärmaktionsplanung verwendet. Damit wird sichergestellt, dass für die Lärmkartierung und der daraus folgenden Lärmaktionsplanung die aktuellsten und genauesten Verkehrszahlen verwendet werden. Die Daten aus dem maritimen Wirtschaftskonzept wurden dem LUNG mitgeteilt.**

**Die Unterlagen mit dem Lärmaktionsplan sowie die dazugehörigen Anlagen befinden sich anliegend.**

**In ihrer Sitzung am 29.09.2022 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar den Entwurf dieser Fortschreibung des Lärmaktionsplanes öffentlich zur Einsichtnahme auszulegen (VO/2022/4399). Die Auslegung erfolgte vom 25.10.2022 bis einschließlich 30.11.2022. Es gingen keine Hinweise, Anmerkungen oder Anregungen der Bürger zum ausliegenden Planentwurf in diesem Zeitraum ein. Eine Abwägung ist demzufolge nicht notwendig.**

**Finanzielle Auswirkungen** *(Alle Beträge in Euro)***: keine**

---

**Anlage/n:**
**Anlage 1 LAP Stufe 3**

**Anlage 2 Übersichtsplan Lärmkartierung**

**Anlage 3 Pegelwerte tags Lärmkartierung**

**Anlage 4 Pegelwerte nachts Lärmkartierung**

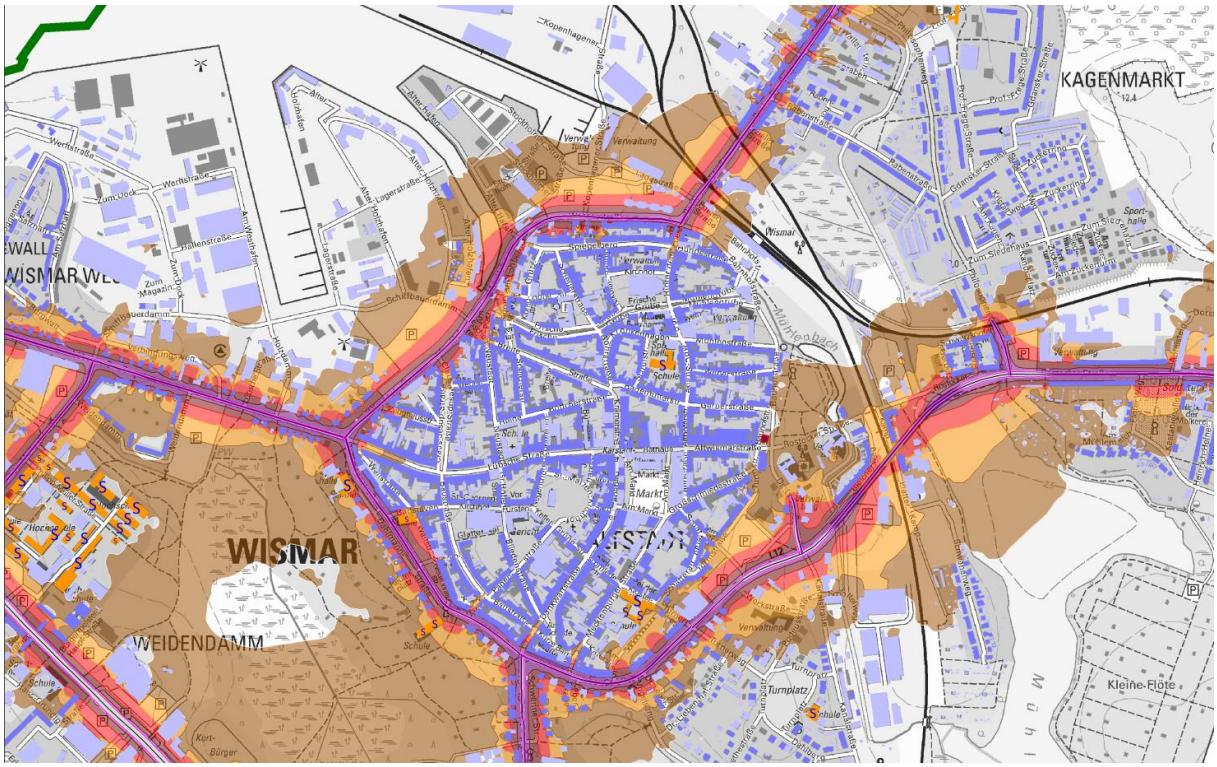
Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

# Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3)

## für die

## Hansestadt Wismar




Erstellt durch**:**

**Hansestadt Wismar**
**Bauamt**
**Abteilung Planung**

**30.11.2022**

# Inhaltsverzeichnis

**Abkürzungsverzeichnis** 4
**Abbildungsverzeichnis** 5
**Tabellenverzeichnis** 6
**1. Einleitung** 7
1.1. Wieso eine Lärmaktionsplanung? 7
1.2 Die Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtline) 7
1.3 Die Umsetzung in nationales Recht 8
1.4 Ortsbeschreibung der Hansestadt Wismar 9
1.5 Beschreibung der zu erfassenden Lärmquellen für den Bereich der Hansestadt Wismar 9
**2. Lärmkartierung** *12*
2.1 Allgemeine Informationen 12
2.2 Ermittlungsverfahren der Lärmkartierung 13
2.3 Belastetenzahlen 14
**3. Lärmaktionsplanung** *16*
3.1 Zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan 16
3.2 Ablauf der Lärmaktionsplanung 17
3.3 beispielhafte fotografische Dokumentation der Lärmsituation 18
**4. Maßnahmenplanung** *34*
4.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärmminderung 34
4.2 Derzeitige große Bauprojekte 34
4.3 Zukünftige verkehrsrelevante Projekte 35
4.4 Prüfung weiterer möglicher Maßnahmen 36
**5. Ruhige Gebiete** 38
**6. Beteiligung der Öffentlichkeit** 39
**Literaturverzeichnis** 40
**Anhänge** 42
**Anhang 1.1** 43
**Anhang 1.2** 51
**Anhang 1.3** 59
**Anhang 2.1** 67
**Anhang 2.2** 101

# 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 |
| Veh/24h | Vehicle (=Fahrzeug) innerhalb von 24 Stunden |

# Abbildungsverzeichnis

*Abbildung 1: Ausschnitt Lärmkartierung für die Hansestadt Wismar der Stufe 3 für Schienenwege (Quelle: http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba) 10*
*Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung (Auszug aus den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung vom 09. März 2017 [12]) 17*
*Abbildung 3: Lärmbetroffene Gebäude Dahlmannstraße 18*
*Abbildung 4: Lärmbetroffene Gebäude Dr.-Leber-Straße 19*
*Abbildung 5: Lärmbetroffene Gebäude Ulmenstraße 20*
*Abbildung 6: Lärmbetroffene Gebäude Ulmenstraße 20*
*Abbildung 7: Lärmbetroffene Gebäude Wasserstraße 21*
*Abbildung 8: Lärmbetroffene Gebäude Am Weißen Stein 22*
*Abbildung 9: Lärmbetroffenes Gebäude B208 22*
*Abbildung 10: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße 23*
*Abbildung 11: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße 23*
*Abbildung 12: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke 24*
*Abbildung 13: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke 24*
*Abbildung 14: Lärmbetroffenes Gebäude L12 Hochbrücke 25*
*Abbildung 15: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße 26*
*Abbildung 16: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße 26*
*Abbildung 17: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße 27*
*Abbildung 18: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße 28*
*Abbildung 19: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße 28*
*Abbildung 20: Lärmbetroffene Gebäude Philosophenweg 29*
*Abbildung 21: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße 30*
*Abbildung 22: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße 30*
*Abbildung 23: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße 31*
*Abbildung 24: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße 32*
*Abbildung 25: Lärmbetroffene Gebäude Rudolph-Breitscheid-Straße 32*
*Abbildung 26: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße 33*
*Abbildung 27: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße 33*
*Abbildung 28: Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte 44*
*Abbildung 29: 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)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten 51*
*Abbildung 30: 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. 59*

# Tabellenverzeichnis

*Tabelle 1: Faktoren zur Ermittlung des stündlichen Gesamtverkehrsaufkommens nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020) 13*
*Tabelle 2: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesautobahnen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020) 13*
*Tabelle 3: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesstraßen nach LAI-Hinweise zur Lärm-kartierung (Juli 2020) 14*
*Tabelle 4: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020) 14*
*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 42.735 Einwohnern (Stand Juni 2021 Statistisches Amt Mecklenburg Vorpommern). Rot und fettmarkierte Zellen stellen die Auslösewerte nach Abschnitt 2.1 dar. 15*
*Tabelle 6: Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h) 67*
*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. 101*

# 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 Stoffwechselvorgänge 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. Lärmminderungsmaßnahmen 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 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 Lärmbelästigung 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-Umgebungslärmrichtline)

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 Lärmminderungsmaßnahmen 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 30 000 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 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 dieser Kartierung entsteht die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 3.

## 1.4 Ortsbeschreibung der Hansestadt Wismar

Wismar ist eine kreisangehörige Stadt des Landkreises Nordwestmecklenburg in Mecklenburg-Vorpommern mit 42.735 Einwohnern (Stand Juni 2021 vom Statistischen Amt Mecklenburg Vorpommerns [6]). Die Stadt ist UNESCO Weltkulturerbe und die größte der 18 Mittelzentren des Landes.
Wismar besitzt über die Autobahn-Anschlussstellen „Wismar Mitte" und „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 Bundestraßen 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 Landesstraße gibt es die L102, welche am Klußer Damm in Wismar beginnt und in Jesendorf (Gemeinde Neukloster-Warin im Landkreises Nordwestmecklenburg) endet.

Im Bahnhof Wismar verkehren neben dem Güterverkehr zum Industriegebiet „Am Hafffeld Süd" auch die Regionalbahn bzw. Regionalexpress Richtung Bestensee/Cottbus, Rostock/Tessin und Schwerin/Ludwigslust.

Am östlichen Teil des Hafens befindet sich das Gewerbe- und Industriegebiet „Hafffeld Süd".

Durch die Stadt führt der Ostseeküstenradweg von Flensburg nach Usedom.

Der Flugplatz Wismar-Müggenburg liegt nordöstlich der Hansestadt Wismar an der Osttangente.

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

<u>Ballungsraum</u>
Die ehemals kreisfreie Hansestadt Wismar verfügt mit Stand vom Juni 2021 nach Auskunft des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern [6] bei einer Einwohnerzahl von 42.735 Einwohnern über eine Fläche von circa 42 Quadratkilometern. Damit handelt es sich nicht um einen Ballungsraum im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie.
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.

*Abbildung 1* zeigt die Lärmkartierung der Stufe III für die Hansestadt Wismar für Schienenwege. Details zur Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundeslandes stellt das Eisenbahn-Bundesamt unter *http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba* zur Verfügung (Stand November 2021) [7].

Abbildung 1: Ausschnitt Lärmkartierung für die Hansestadt Wismar der Stufe 3 für Schienenwege (Quelle: http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba)

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
- Dammhusener Chaussee
- L12 zwischen dem Kreisverkehr an der Westtangente, über Schweriner Straße, Dr. Leber-Straße bis zu dem Abzweig zum Philosophenweg
- L12 – Poeler Straße
- Lübsche Straße von Wismar Wendorf bis Kreisverkehr Altstadtring
- Philipp-Müller-Straße
- Poeler Straße von Bahnhof bis Philosophenweg
- Rostocker Straße
- Rudolph-Breitscheid-Straße
- Ulmenstraße
- Wasserstraße
- Zierower Landstraße

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
- Dr.-Leber-Str. Richtung Bahnhofstraße
- Klußer Damm an der Kreuzung zur Schweriner Str. (L102)
- Philipp-Müller-Str. an der Kreuzung Lübschen Str.
- Philosophenweg an der Kreuzung zur Rostocker Str. (L12)

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

# 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) [8] 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. Für die Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) dieser Kartierung wurden die Daten aus dem „Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar" vom 02. November 2017, erstellt von Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB, [9] verwendet. Die folgenden Ergebnisse beruhen auf den Berechnungen durch die Firma UmweltPlan GmbH Stralsund.

Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV hat 2017 ebenfalls eine Lärmkartierung für die Hansestadt Wismar erstellt. Diese sind auf der Homepage des Landesamtes veröffentlicht [10].

Es wird darauf hingewiesen, dass die Kartierung vom LUNG mit der Kartierung durch Umweltplan GmbH nicht zu vergleichen ist. Zum einen wurden für die Berechnung unterschiedliche Verkehrszahlen verwendet, zum anderen hat sich von 2017 zu 2021 die Berechnungsmethode für die Lärmkartierung inklusive Berechnung der Belastetenzahlen geändert.

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

- Lden $\geq$ 65 dB(A) und
- Lnight $\geq$ 55 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) [11] ist aufgrund der abweichenden Berechnungsmethode (andere Zeitbereiche, keine Zu- und Abschläge) nur bedingt möglich.

Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärmminderungsmaßnahmen 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 [12].

Aus dem DTV-Wert wurde gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmkartierung [12] 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 (Juli 2020)

| 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, Dezember 2018) 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 [12] nach folgenden Zusammenhängen:

Tabelle 2: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Bundesautobahnen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020)

| SV-Anteil in 24 h | Tag % | | Abend % | | Nacht % | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 |
| ≥ 18 % | 6,0 | 13,6 | 5,9 | 13,3 | 12,6 | 29,2 |
| ≥ 12 % und < 18 % | 4,5 | 9,4 | 3,6 | 7,8 | 9,0 | 20,0 |
| ≥ 6 % und < 12 % | 3,3 | 6,2 | 2,1 | 4,3 | 5,8 | 12,0 |
| < 6 % | 2,0 | 2,7 | 0,9 | 1,3 | 2,6 | 4,1 |

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

| SV-Anteil in 24 h | Tag % | | Abend % | | Nacht % | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 |
| ≥ 12 % | 4,7 | 11,2 | 3,1 | 8,3 | 7,0 | 20,7 |
| ≥ 6 % und < 12 % | 3,2 | 5,8 | 1,5 | 3,0 | 3,8 | 8,9 |
| < 6 % | 2,0 | 2,7 | 0,8 | 1,2 | 2,0 | 3,5 |

Tabelle 4: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen nach LAI-Hinweise zur Lärmkartierung (Juli 2020)

| SV-Anteil in 24 h | Tag % | | Abend % | | Nacht % | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 | Klasse 2 | Klasse 3 |
| ≥ 12 % | 4,2 | 11,5 | 2,9 | 8,2 | 6,5 | 18,7 |
| ≥ 6 % und < 12 % | 3,0 | 5,7 | 1,4 | 2,6 | 3,8 | 7,4 |
| < 6 % | 1,9 | 2,3 | 0,8 | 0,9 | 2,1 | 2,5 |

Verkehrszahlen für Motorräder lagen nicht vor. Nach den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung [12] 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 (Ganztageswert 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 der 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 1.047 Menschen und somit 2,4 % 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 1.098 Menschen und somit 2,6 % 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.

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 42.735 Einwohnern (Stand Juni 2021 Statistisches Amt Mecklenburg Vorpommern). 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 [km²] für $L_{den}$ |
| | | | | | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | |
| Intervalle | $L_{den}$ | Intervalle | $L_{night}$ | Schwellenwerte | $L_{den}$ | $L_{den}$ | $L_{den}$ | |
| | | 45-50 | 1.398 (3,3) | > 55 | 1.991 | 14 | 0 | 4,93 |
| | | 50-55 | 1.130 (2,6) | > 65 | 617 | 7 | 0 | 1,44 |
| 55-60 | 1.270 (3,0) | **55-60** | **915 (2,1)** | > 75 | 0 | 0 | 0 | 0,12 |
| 60-65 | 1.097 (2,6) | **60-65** | **181 (0,4)** | | | | | |
| **65-70** | **920 (2,2)** | **65-70** | **2 (0,005)** | | | | | |
| **70-75** | **127 (0,3)** | **> 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

## 3.2 Ablauf der Lärmaktionsplanung

**LAI – AG Lärmaktionsplanung** **in der Fassung vom 9. März 2017**

**6 Ablauf der Lärmaktionsplanung**

| Projektbausteine | Inhalte |
|---|---|
| Analyse der Lärm- und Konfliktsituation | • Lärmanalysen;<br>• Betroffenenanalysen;<br>• Konfliktanalysen;<br>• Verkehrliche Analysen;<br>• Ermittlung ruhiger Gebiete. |
| Analyse vorhandener Planungen | • Auswertung vorhandener Planungen auf gesamtstädtischer und teilräumlicher Ebene;<br>• Wirkungsanalysen Verkehr/Lärm und Betroffenheit/Konfliktbereiche und Qualitäts-Indikatoren-System |
| Planaufstellung | • Strategien und Rahmenkonzepte zur Lärmminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete;<br>• Prioritätensetzung;<br>• kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenkonzepte;<br>• Beteiligung der Träger öffentlicher Belange;<br>• Öffentlichkeitsbeteiligung. |
| Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen | • Gesamtkonzept des Lärmaktionsplans;<br>• Wirkungsanalysen Verkehr / Lärm / Konflikt;<br>• Kosten-Nutzen-Analysen. |
| Maßnahmenkatalog | • Herausarbeitung von Konflikttypen;<br>• Untersuchung konkreter Maßnahmen;<br>• Wirkungs- und Realisierungsaussagen;<br>• Aufstellung eines Maßnahmenkatalogs, sofern möglich. |
| Dokumentation | • Berichterstellung und Veröffentlichung des Lärmaktionsplans |

Abbildung 1: Ablaufschema Lärmaktionsplanung

9

Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung (Auszug aus den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung vom 09. März 2017 [12])

## 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 2021 durch die untere Immissionsschutzbehörde der Hansestadt Wismar aufgenommen.

# Altstadtring

## Dahlmannstraße

Abbildung 3: Lärmbetroffene Gebäude Dahlmannstraße

## Dr. Leber-Straße

Abbildung 4: Lärmbetroffene Gebäude Dr.-Leber-Straße

## Ulmenstraße

Abbildung 5: Lärmbetroffene Gebäude 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 B208

## Bürgermeister Haupt-Straße

Abbildung 10: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße

Abbildung 11: Lärmbetroffene Gebäude Bürgermeister-Haupt-Straße

# L12 Hochbrücke

Abbildung 12: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke

Abbildung 13: Lärmbetroffene Gebäude L12 Hochbrücke

Abbildung 14: Lärmbetroffenes Gebäude L12 Hochbrücke

## Lübsche Straße

Abbildung 15: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße

Abbildung 16: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße

Abbildung 17: Lärmbetroffene Gebäude Lübsche Straße

## Philipp-Müller-Straße

Abbildung 18: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße

Abbildung 19: Lärmbetroffene Gebäude Philipp-Müller-Straße

## Philosophenweg

Abbildung 20: Lärmbetroffene Gebäude Philosophenweg

## Poeler Straße

Abbildung 21: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße

Abbildung 22: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße

*Abbildung 23: Lärmbetroffene Gebäude Poeler Straße*

## Rostocker Straße

Abbildung 24: Lärmbetroffene Gebäude Rostocker Straße

## Rudolph-Breitscheid-Straße

Abbildung 25: Lärmbetroffene Gebäude Rudolph-Breitscheid-Straße

## Schweriner Straße

Abbildung 26: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße

Abbildung 27: Lärmbetroffene Gebäude Schweriner Straße

# 4. Maßnahmenplanung

## 4.1 Bereits umgesetzte Maßnahmen zur Lärmminderung

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 (Eröffnung 1997) und der Westtangente im Verlauf der B106 (Eröffnung 1999) deutliche verkehrliche Entlastungen und damit auch eine Reduzierung der Geräusch- und Luftschadstoffimmissionen erreicht werden.

Die Osttangente (Eröffnung 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 Lieferverkehres 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.

Des Weiteren wurden im Jahr 2020 die Schweriner Straße sowie im Jahr 2020/21 die Westtangente saniert.

## 4.2 Derzeitige große Bauprojekte

### 4.2.1 Neubau der Werftanbindung

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" [13] 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 [9].

### 4.2.2 Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Poeler Straße

Eine weitere derzeitige Baumaßnahme ist der Neubau einer Eisenbahnüberführung in der Poeler Straße. Diese Maßnahme findet in den Lärmkartierungen vom LUNG MVs als auch von der Hansestadt Wismar keine Berücksichtigung. Es wurden die ermittelten Verkehrsdaten aus dem Jahr 2017 verwendet.

Ziel dieser Maßnahme ist 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." [14].
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 [11]]. 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 [9].

## 4.3 Zukünftige verkehrsrelevante Projekte

### 4.3.1 Ersatzneubau Hochbrücke

Der Vorhabensträger 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 [11]auch eine schalltechnische Prognose erstellt. Werden die Grenzwerte überschritten, sind Maßnahmen zur Lärmminderung durchzuführen.

### 4.3.2 Verkehrsentwicklungsplan

Die Hansestadt Wismar plant die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes. 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 hat begonnen mit einer Fachfirma die Qualität die Gemeindestraßen zu überprüfen. Es erfolgt eine Bewertung der Fahrbahnoberfläche und Einteilung der subtanzerhaltenen Maßnahmen auf der Grundlage des kommunalen Erhaltungsmanagements. Im ersten Schritt wird derzeit 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 in der Automobiltechnik in den letzten Jahrzehnten 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 einer Sanierung oder Ähnliches einer Straße begonnen, wird zuerst untersucht, ob eine wesentliche Änderung gemäß § 1 der 16. BImSchV [11] 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), offenporiger 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

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.

Für die Prüfung der Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV in der aktuellen Fassung [15]) heranzuziehen. Da für die Bestimmung der Immissionsorte und die Berechnung der Beurteilungspegel die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 [16] maßgebend sind, ist ergänzend zur vorliegenden Lärmkartierung eine zusätzliche Prognose der Verkehrsgeräuschimmissionen nach RLS-19 [16] erforderlich.

Der Lärmaktionsplan wird als Datengrundlage im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt und hinsichtlich möglicher Reduzierungsmaßnahmen, u. a. Geschwindigkeitsbeschränkung, untersucht (siehe Abschnitt 4.3.2).

### 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 durch 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. Die Potentialuntersuchung kann auf der Homepage der Hansestadt Wismar eingesehen werden [17].

### 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 [18].

# 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 Lden= 40 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 Lden= 40 dB(A) ist mittelfristig für den Bereich der Hansestadt Wismar keine Festlegung von ruhigen Gebieten vorgesehen.

# 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 Lärmminderungsmaßnahmen existiert für die Bürger allerdings nicht.

In ihrer Sitzung am 29.09.2022 beschloss die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar den Entwurf dieser Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom 25.10.2022 bis einschließlich 30.11.2022 während der Dienststunden im Bauamt der Hansestadt Wismar in der Abteilung Planung im Dienstgebäude in der Kopenhagener Straße 1 in Wismar öffentlich zur Einsichtnahme auszulegen. Die amtliche Bekanntmachung der Auslegung erfolgte im Stadtanzeiger sowie auf der Homepage der Hansestadt Wismar am 22. Oktober 2022. Während der öffentlichen Auslegung gingen keine Hinweise, Anmerkungen oder Anregungen zum ausliegenden Planentwurf bei der federführenden Behörde ein.

Bereits vor der öffentlichen Auslegung erfolgte im Mai 2022 eine Beteiligung von folgenden Trägern öffentlicher Belange:

- Ordnungsamt, Abt. Verkehr
- Bauamt, Abt. Straßenverwaltung
- Bauamt, Abt. (Verkehrs-)Planung
- Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar, Bereich III Entwässerung/Straßenunterhaltung
- Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V, Dezernat 510: Lärm, physikalische Faktoren
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Straßenbauamt Schwerin

Während der Beteiligung von den o.g. Trägern öffentlicher Belange gingen keine Hinweise, Anmerkungen oder Anregungen zum ausliegenden Planentwurf bei der federführenden Behörde ein.

Da der Prozess der Lärmaktionsplanung ein fortschreitender Prozess ist, bleibt die Öffentlichkeit aufgefordert, an der Festlegung von Zielen und Inhalten der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Anmerkungen, Hinweise und Vorschläge im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden gerne entgegengenommen und können an die federführende Behörde bei der Hansestadt Wismar gerichtet werden.

Hansestadt Wismar
Bauamt
Abteilung Planung
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar

# Literaturverzeichnis

[1] Artikel des Umweltbundesamtes vom 31.03.2021 „Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen" https://www.umweltbundesamt.de /themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#hoheres-herzinfarkt-risiko

[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 Statistischen Amt Mecklenburg Vorpommerns: https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-&-Staat/Bevoelkerung

[7] Homepage Eisenbahn Bundesamt *http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba* zur Verfügung (Stand November 2021)

[8] Landesverordnung über die Zuständigkeit der Immissionsschutzbehörden (Immissionsschutz-Zuständigkeitslandesverordnung - ImmSchZustLVO M-V) Vom 12. Februar 2015 in der aktuellen Fassung (GVOBl. M-V S. 114)

[9] „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/index.php?object=tx,2634.3&ModID=6&FID=2634.1840.1

[10] Homepage des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg Vorpommern; https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2/berichte_wm.htm)

[11] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBL. I S. 1036)

[12] LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Zweite Aktualisierung vom 09. März 2017 - AG Lärmaktionsplanung des LAI

[13] Homepage der Hansestadt Wismar, https://www.wismar.de/B%C3%BCrger/Bauen-Wohnen/Stadtplanung/index.php?NavID=2634.416.1

[14] Homepage der Deutschen Bahn AG, https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/bruecke-poeler-strasse

[15] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

[16] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 vom 18.02.2020

[17] Homepage Hansestadt Wismar, https://www.wismar.de/index.php?object=tx,2634.3&ModID=6&FID=2634.3257.1

[18] Online Kontaktformular Homepage Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar, https://www.evb-wismar.de/de/stadtpflege/strassenunterhaltung/formular1

# Anhänge

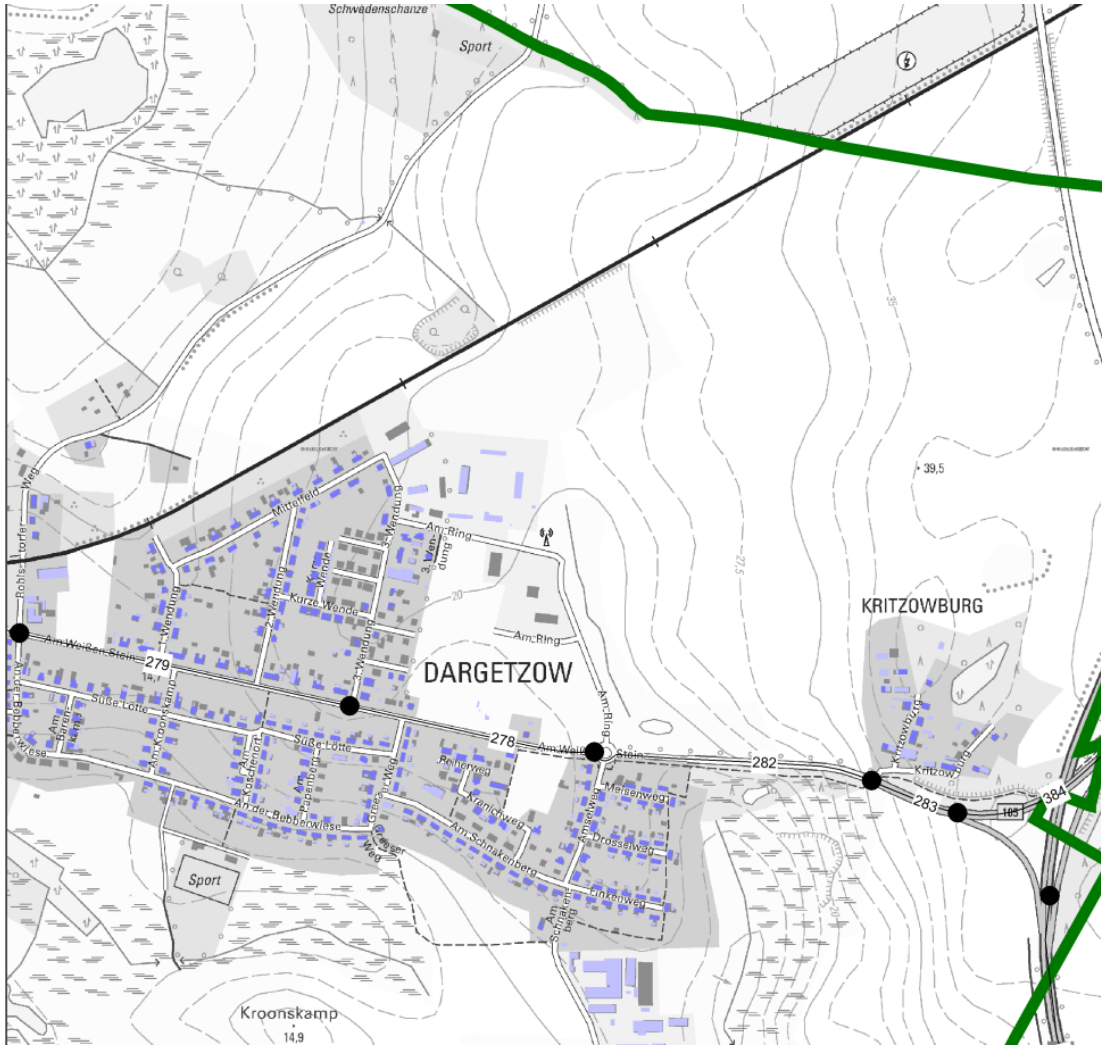
In den Anhängen befinden sich die von der UmweltPlan GmbH Stralsund erstellten Lärmkarten sowie die Ermittlung von Belastetenzahlen.

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 [wird am Ende des Verfahrens bekannt gegeben].

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 2.1 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.

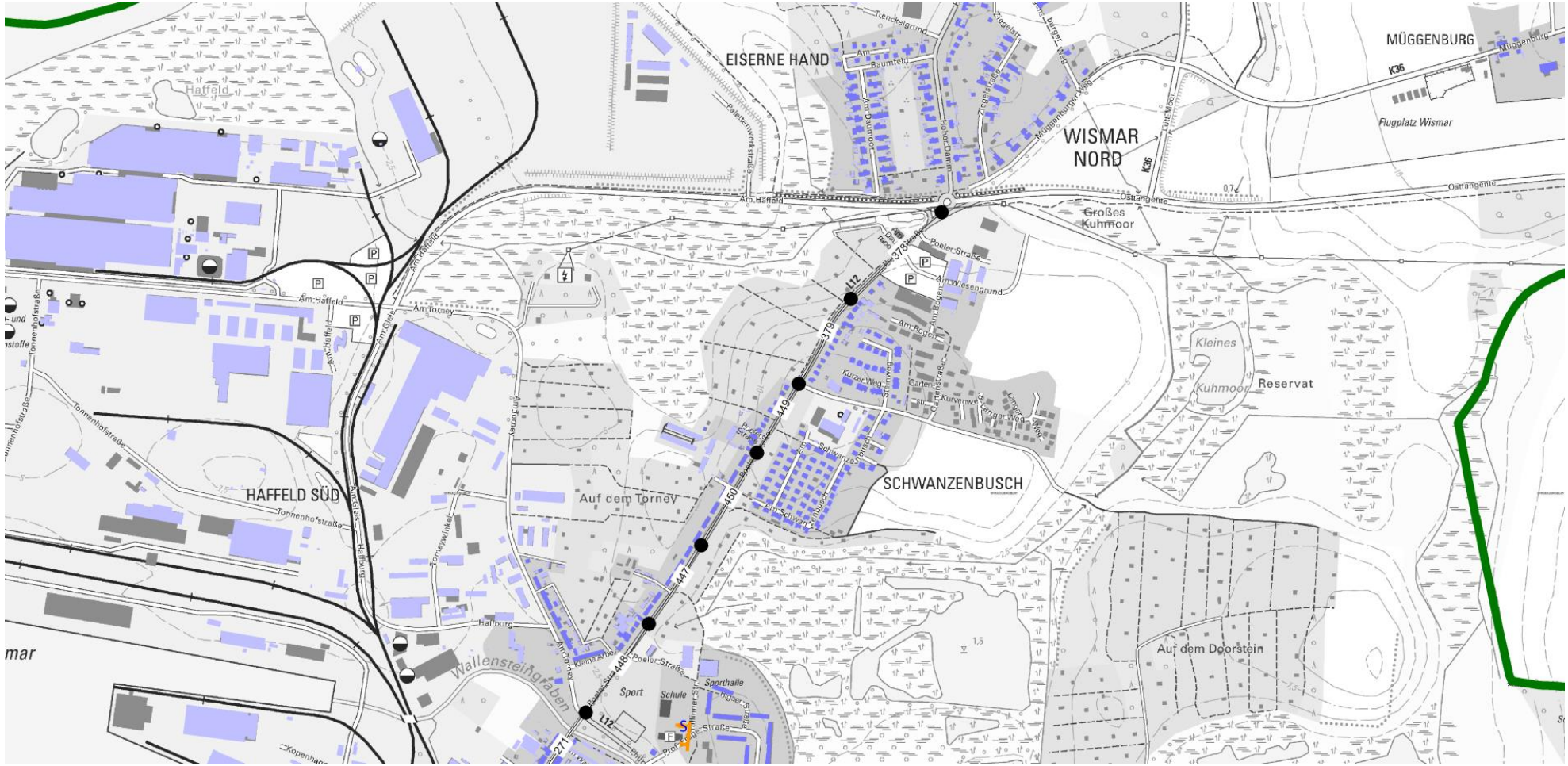
# Anhang 1.1



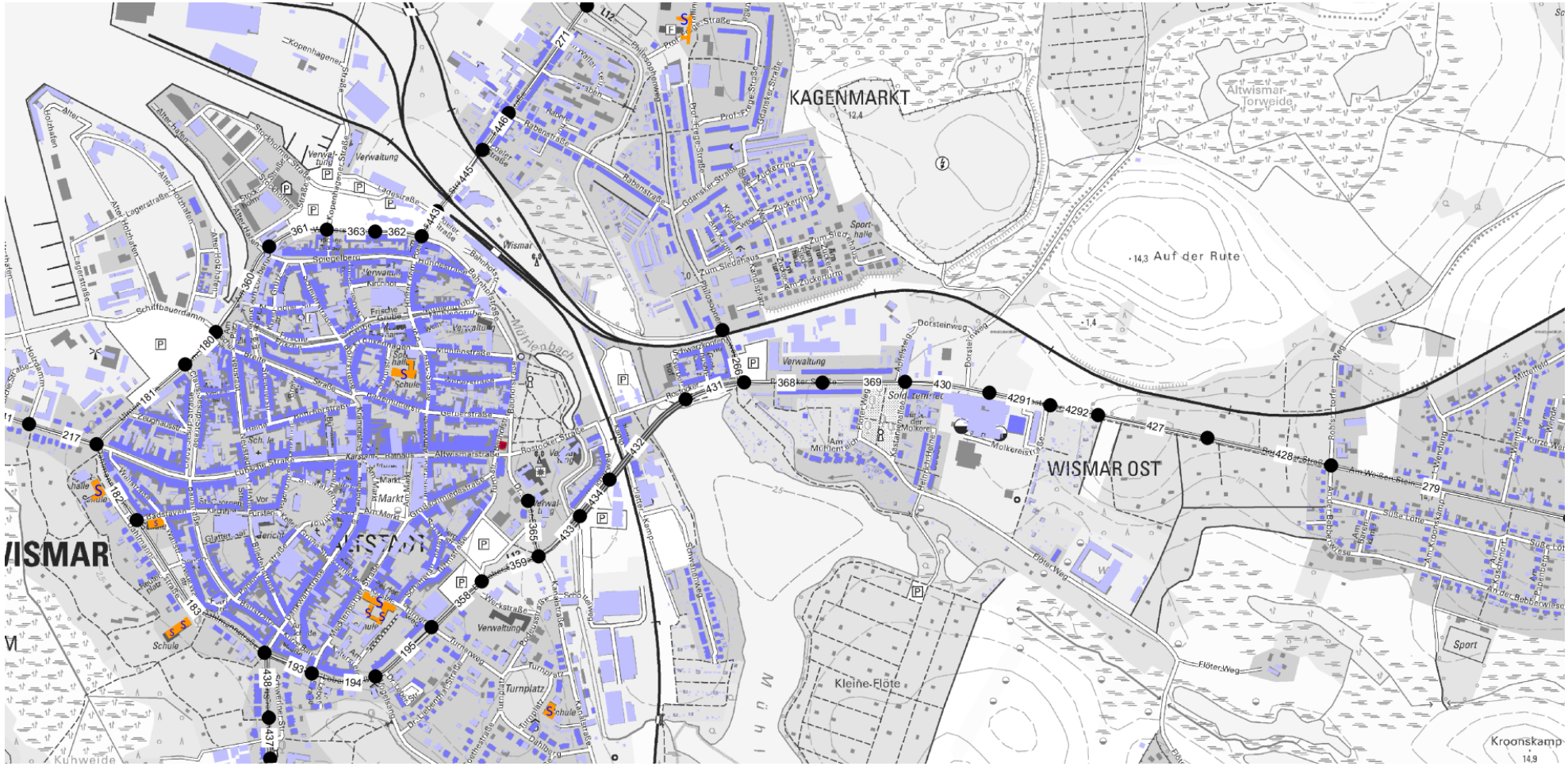

## Zeichenerklärung

- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- 102 Abschnitt

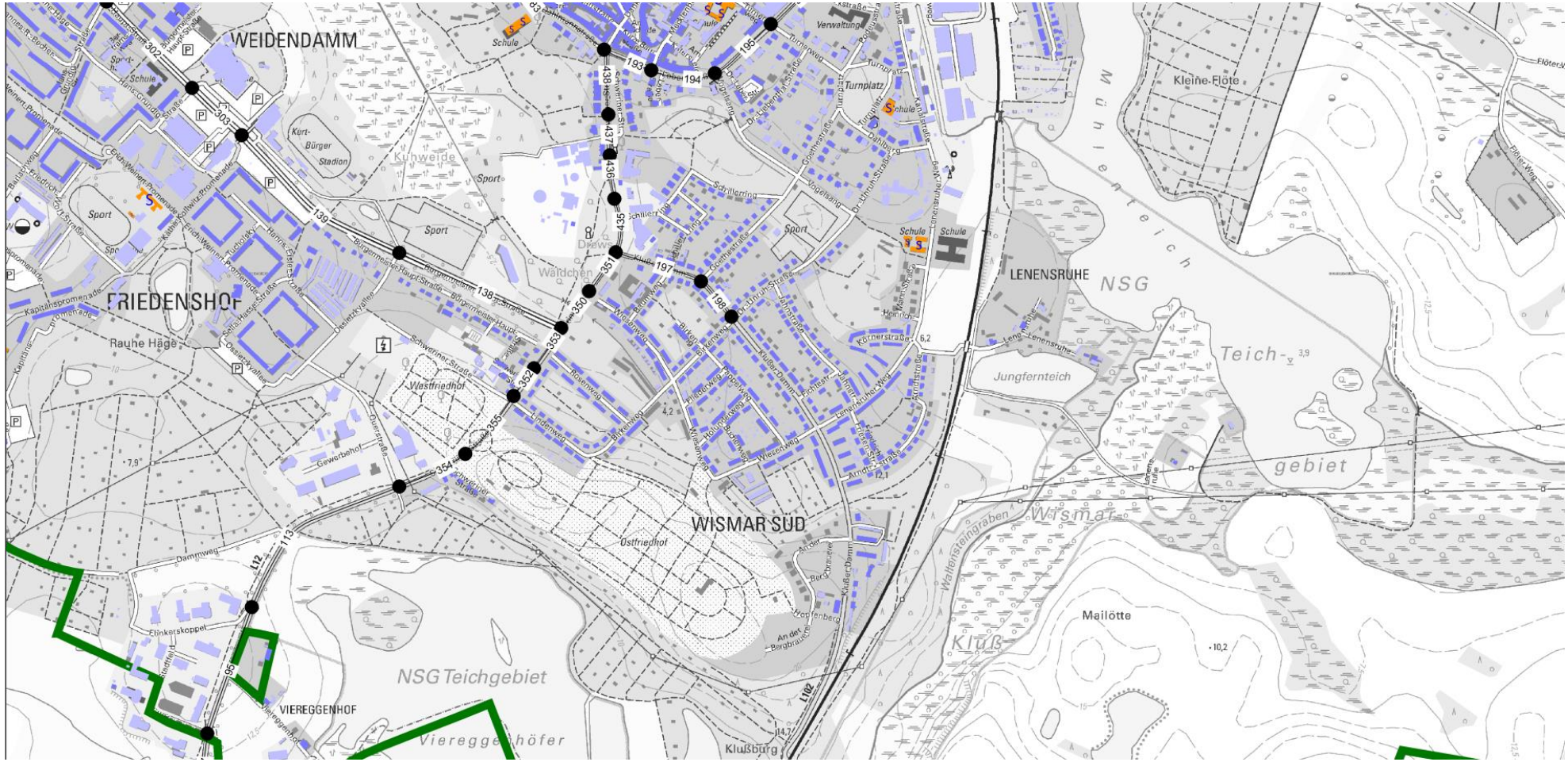
Abbildung 28: Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



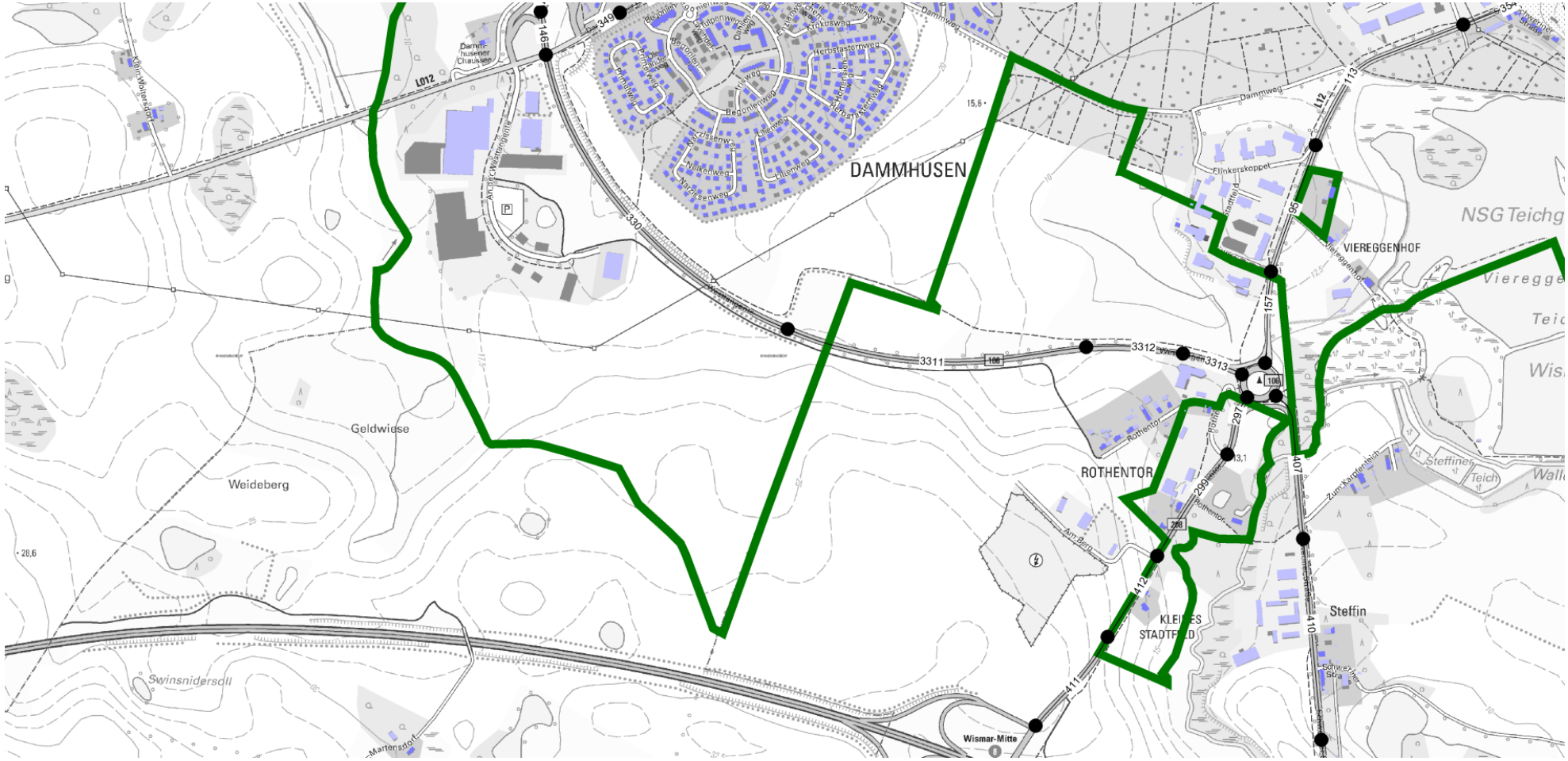

Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



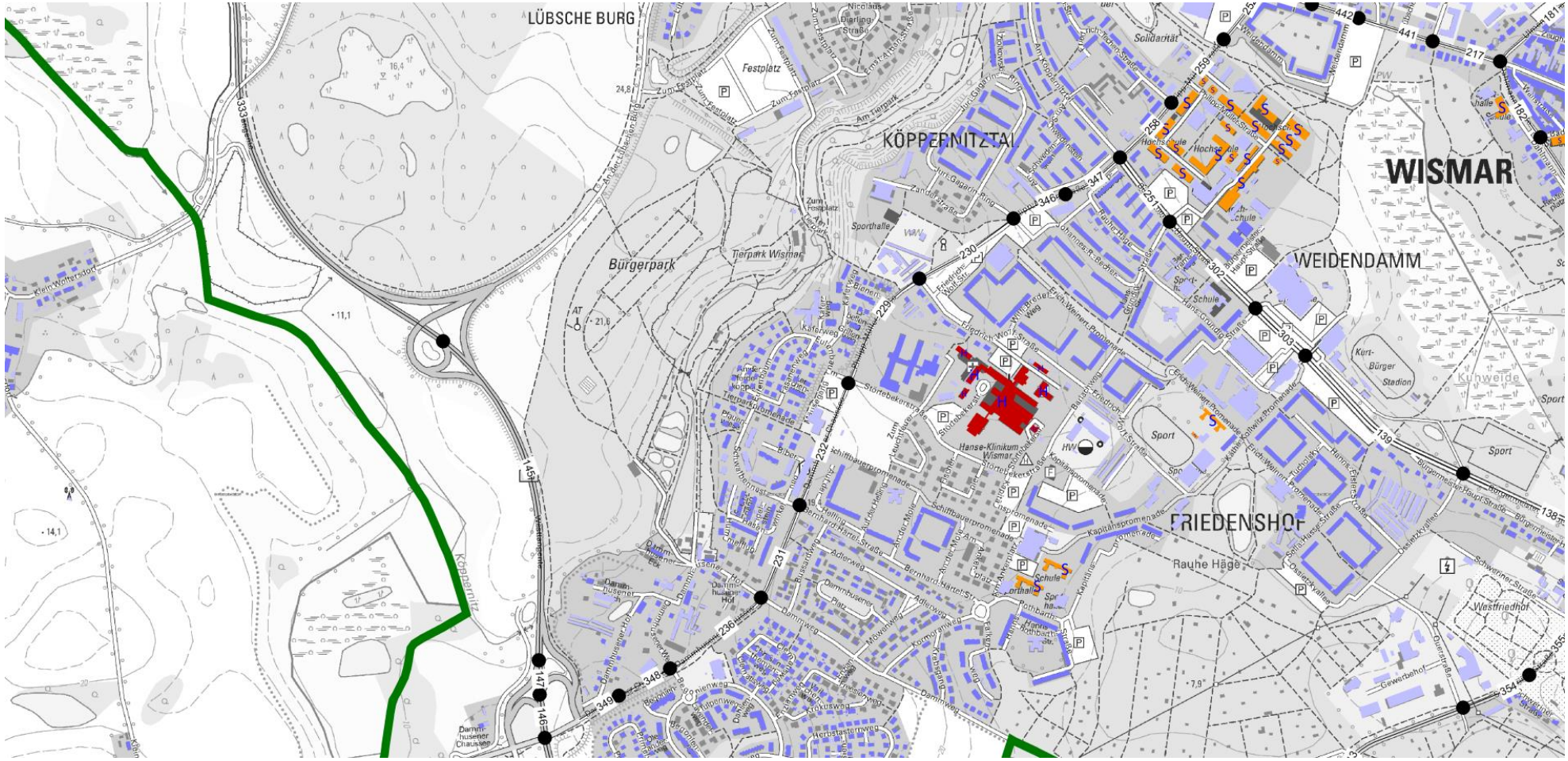

*Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte*



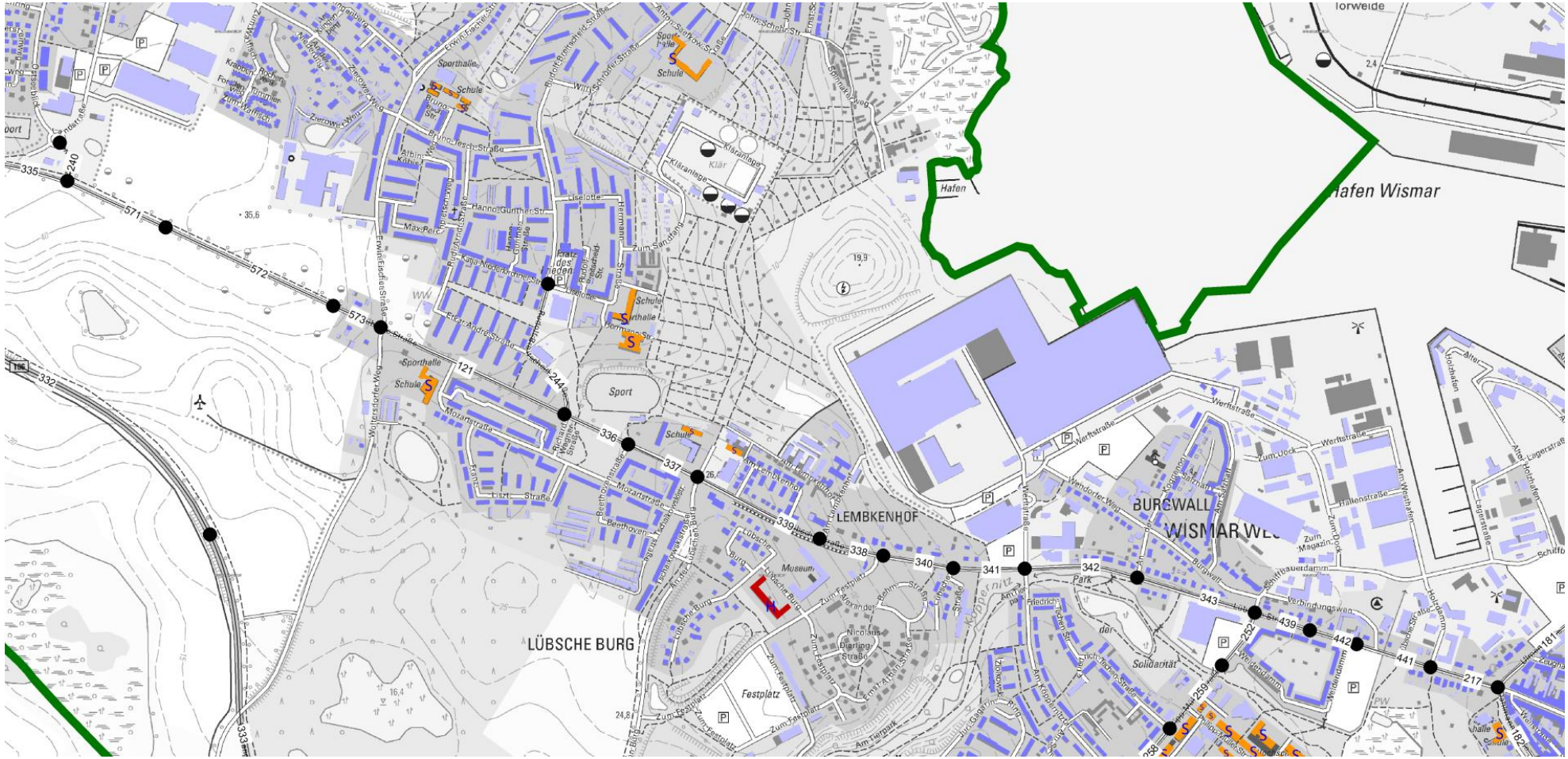

Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte



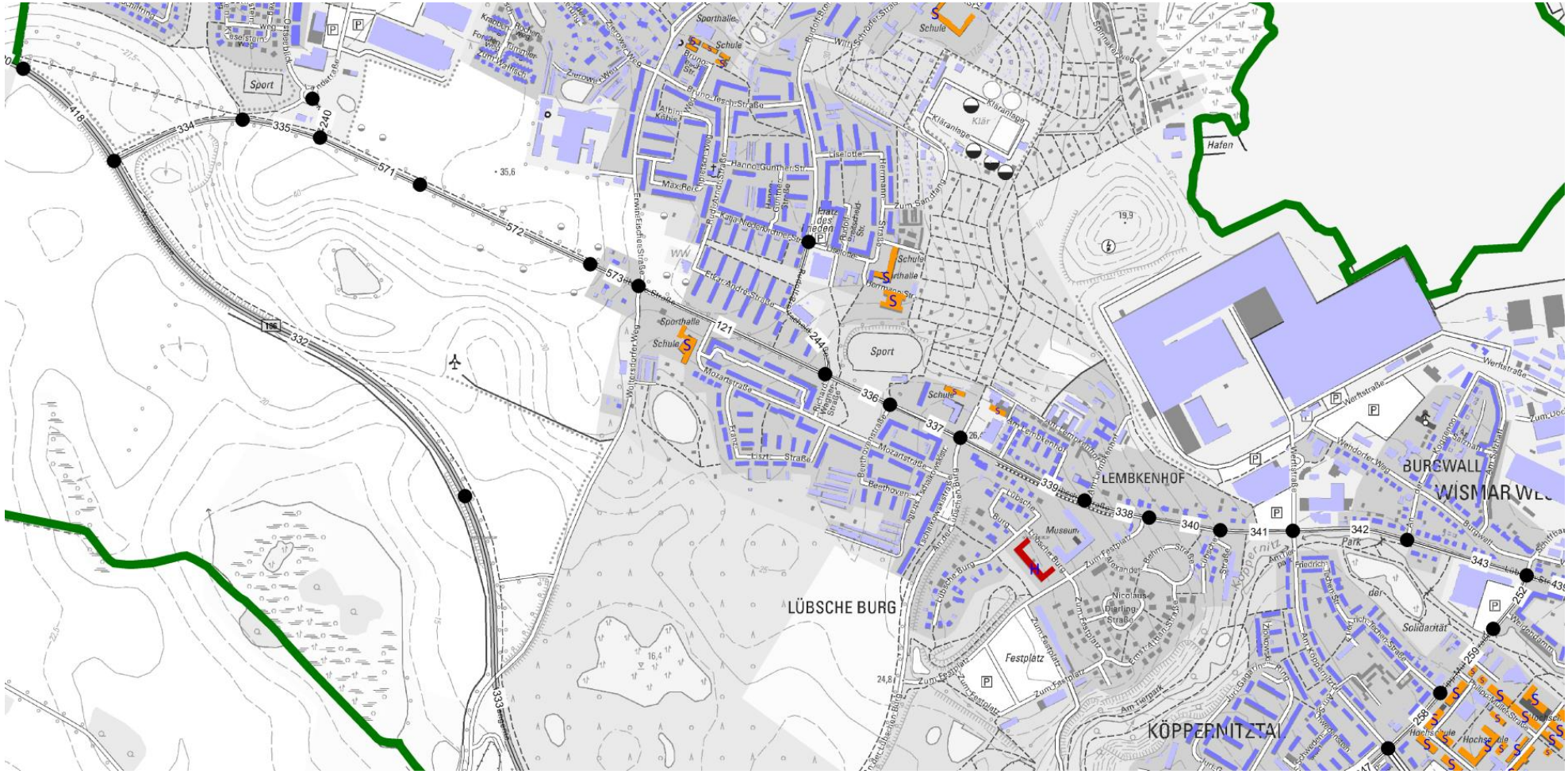

Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte




Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte




Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte




Anhang 1.1 Darstellung Nummerierung der Straßenabschnitte

# Anhang 1.2

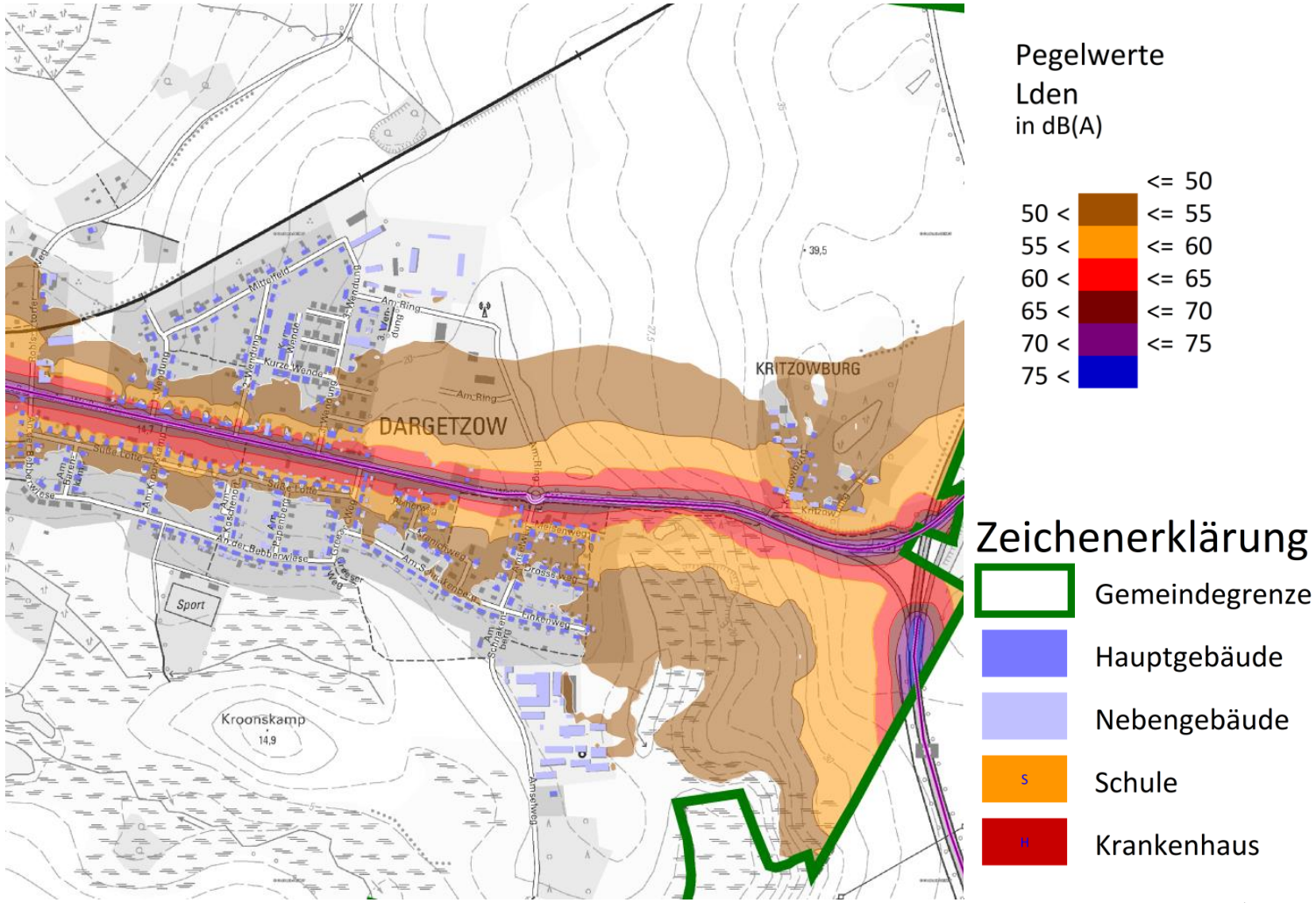
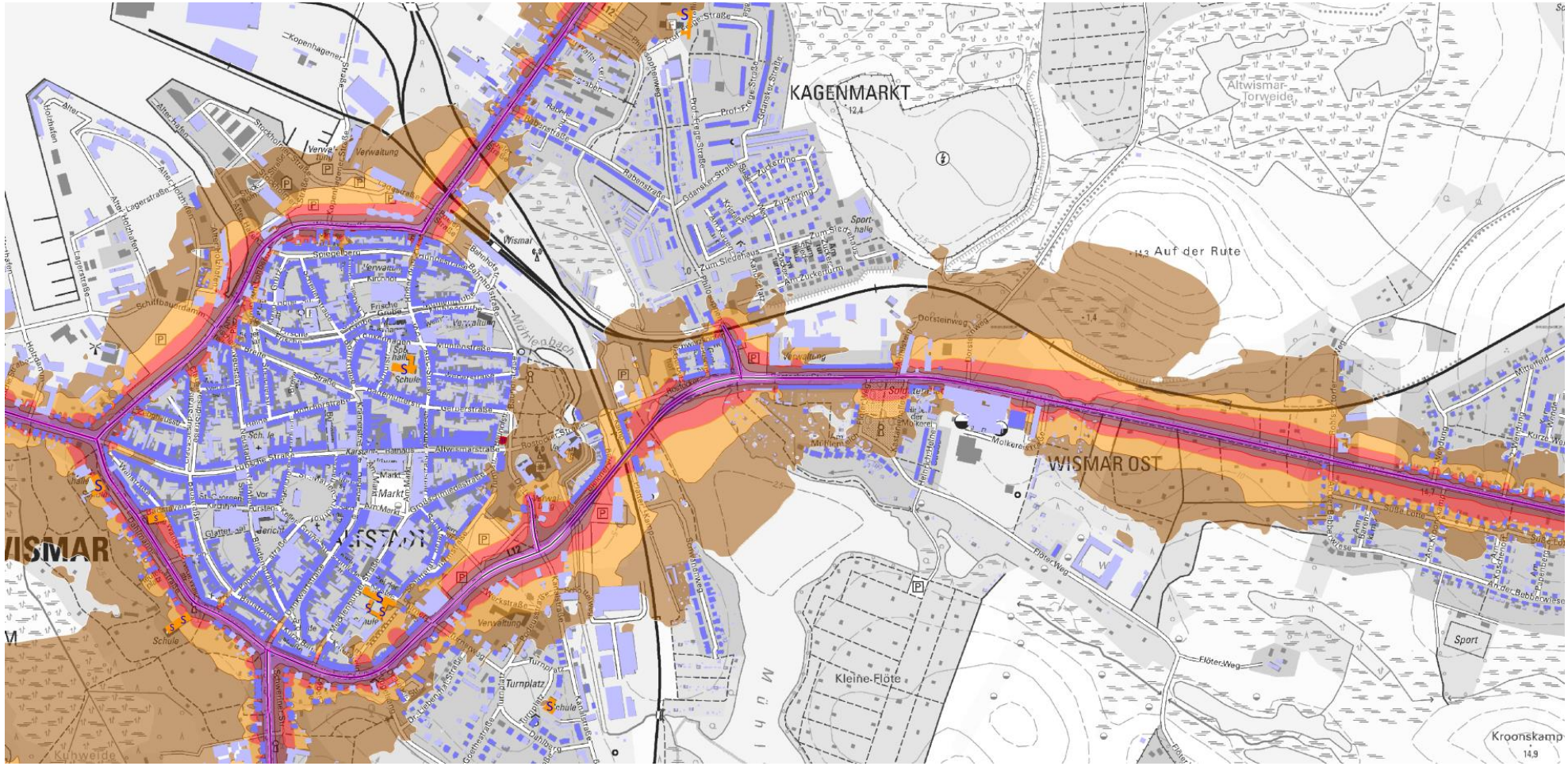
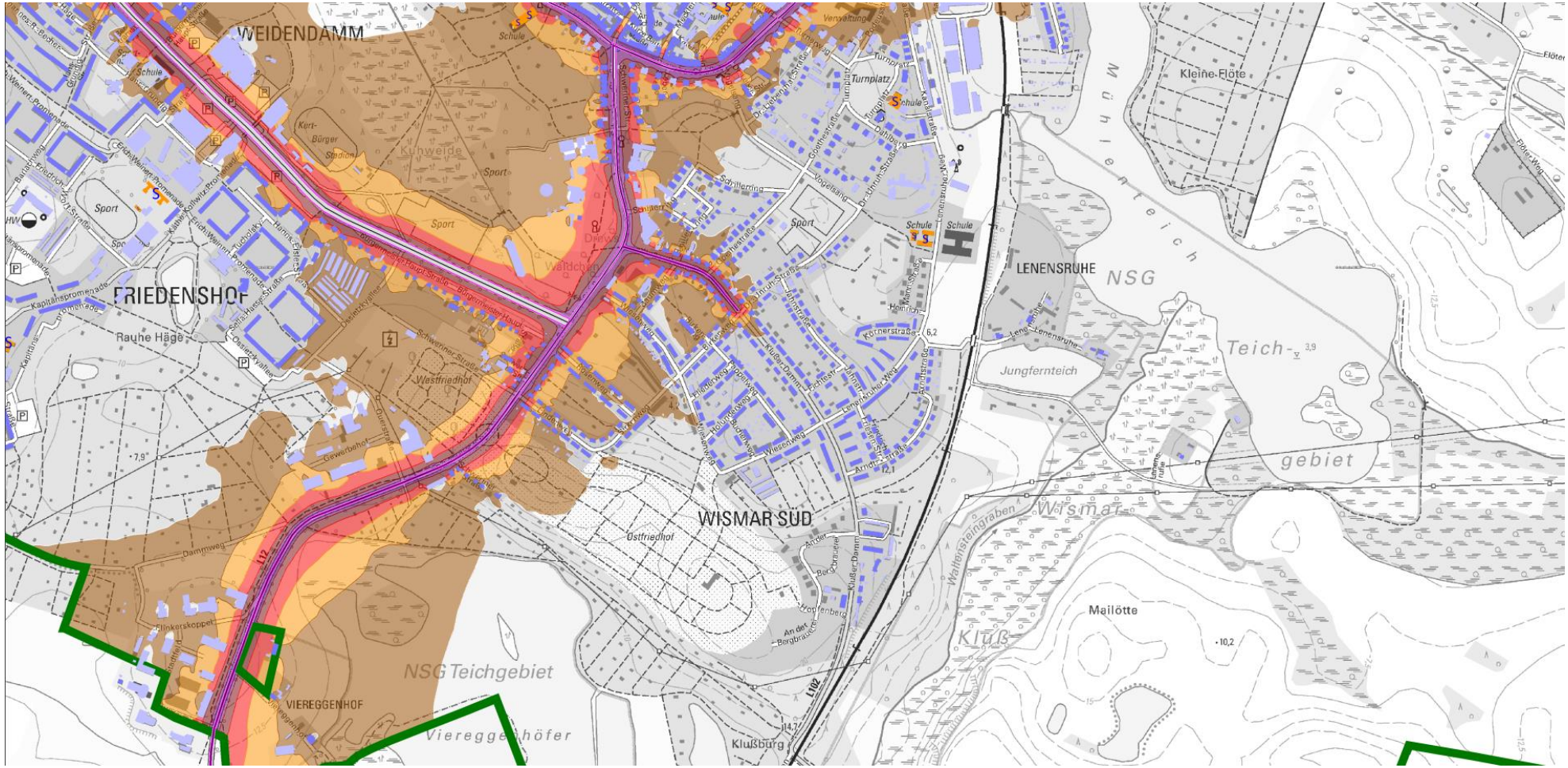



Abbildung 29: Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten

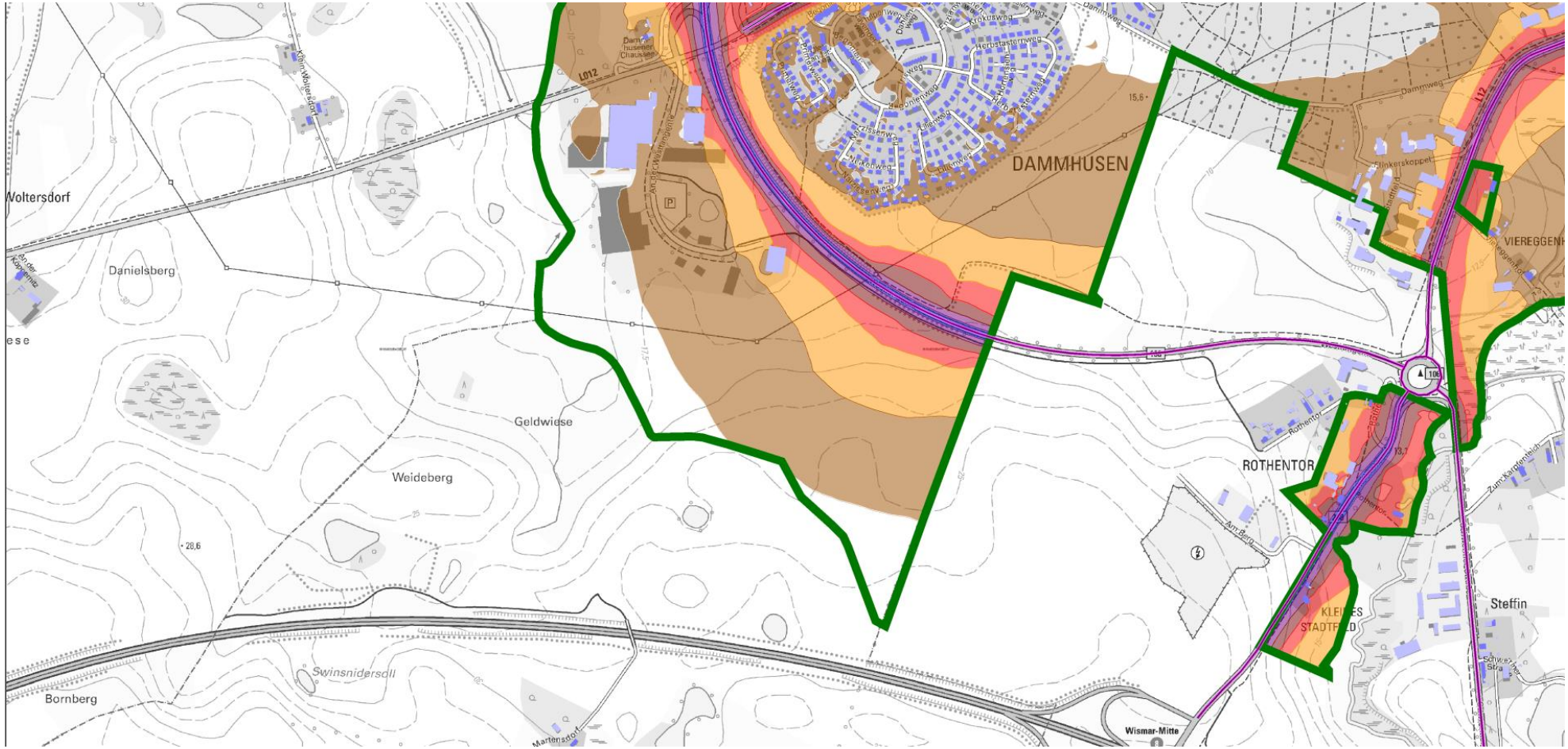
Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



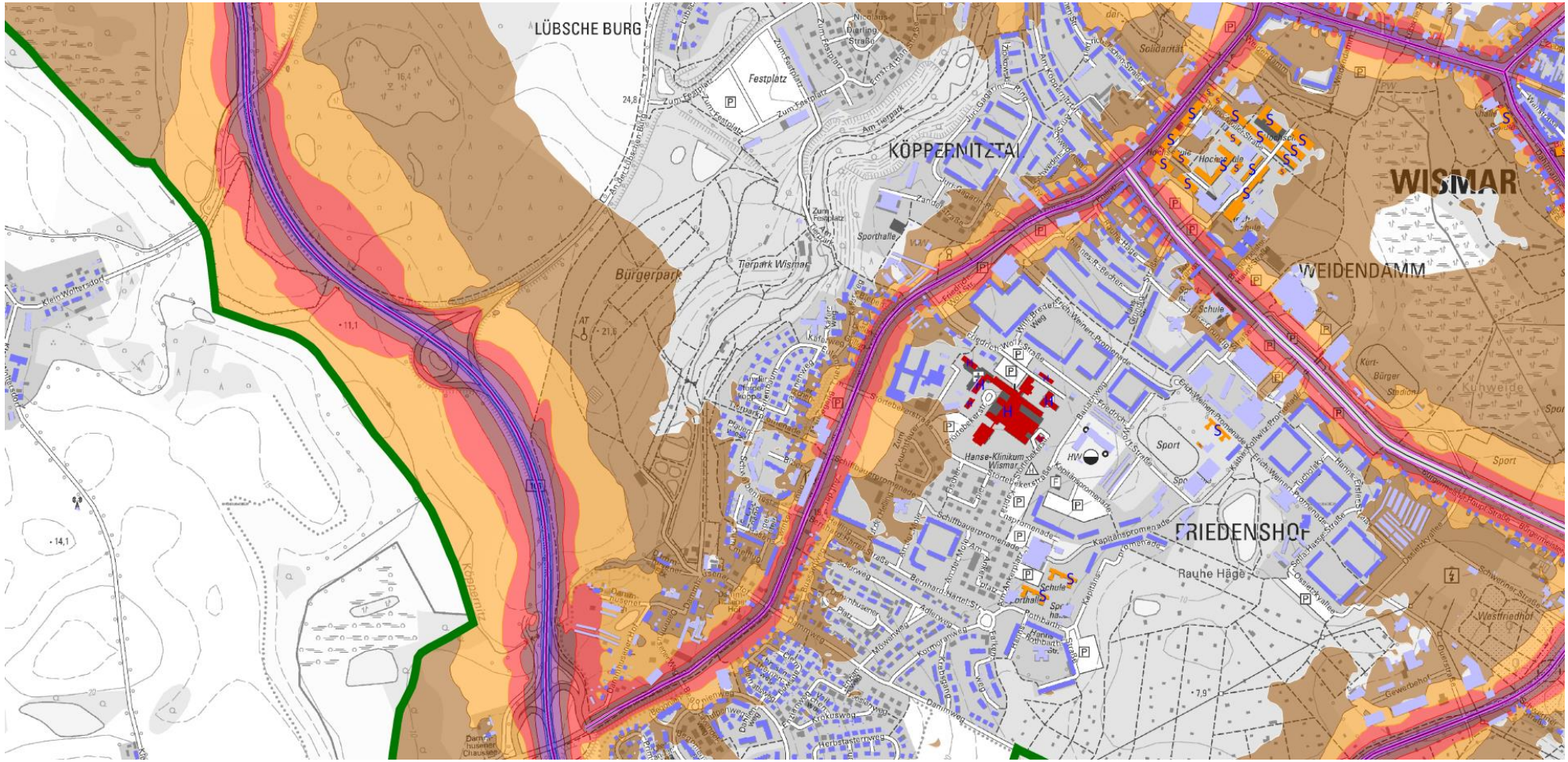

Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



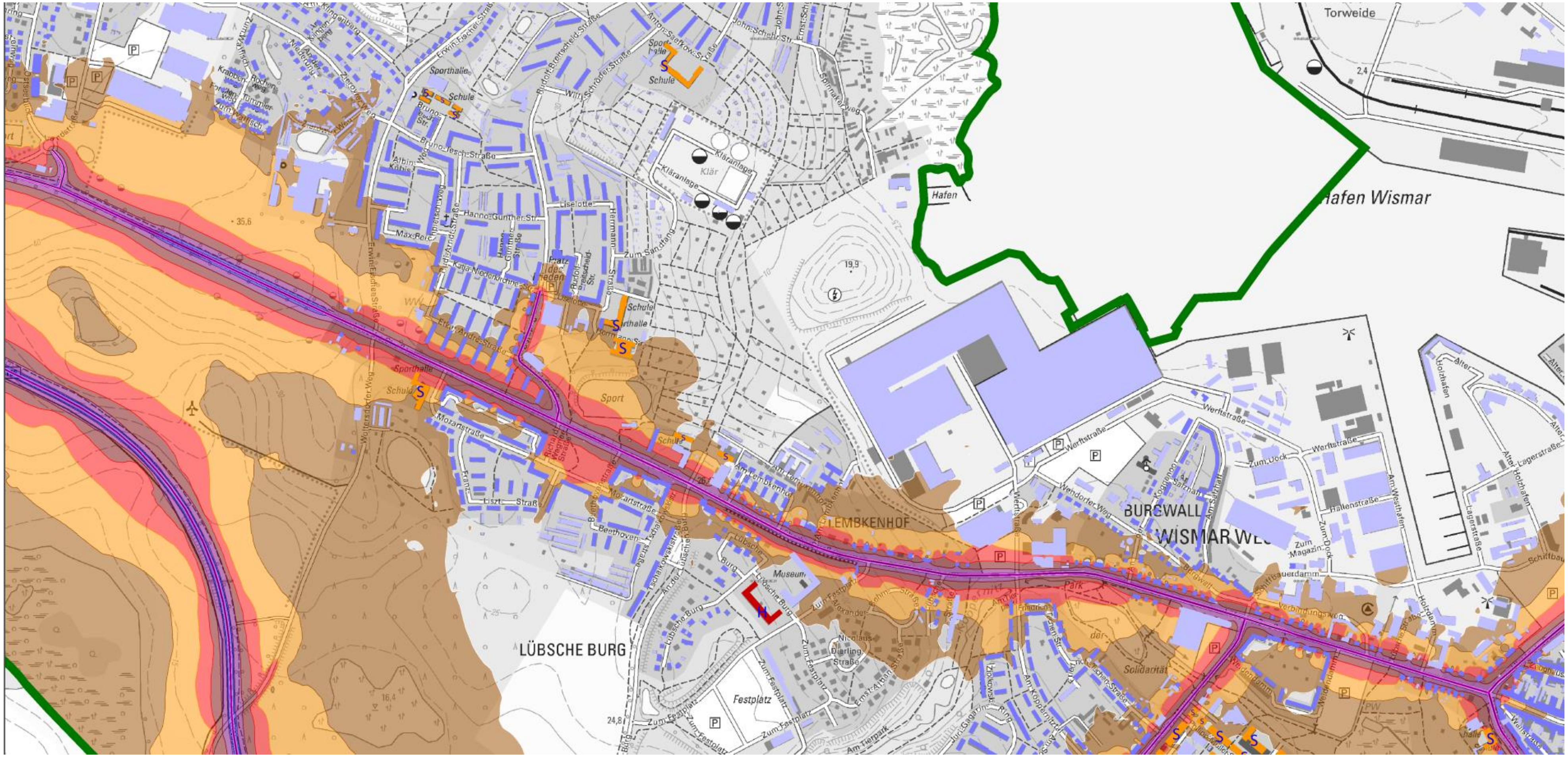

Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



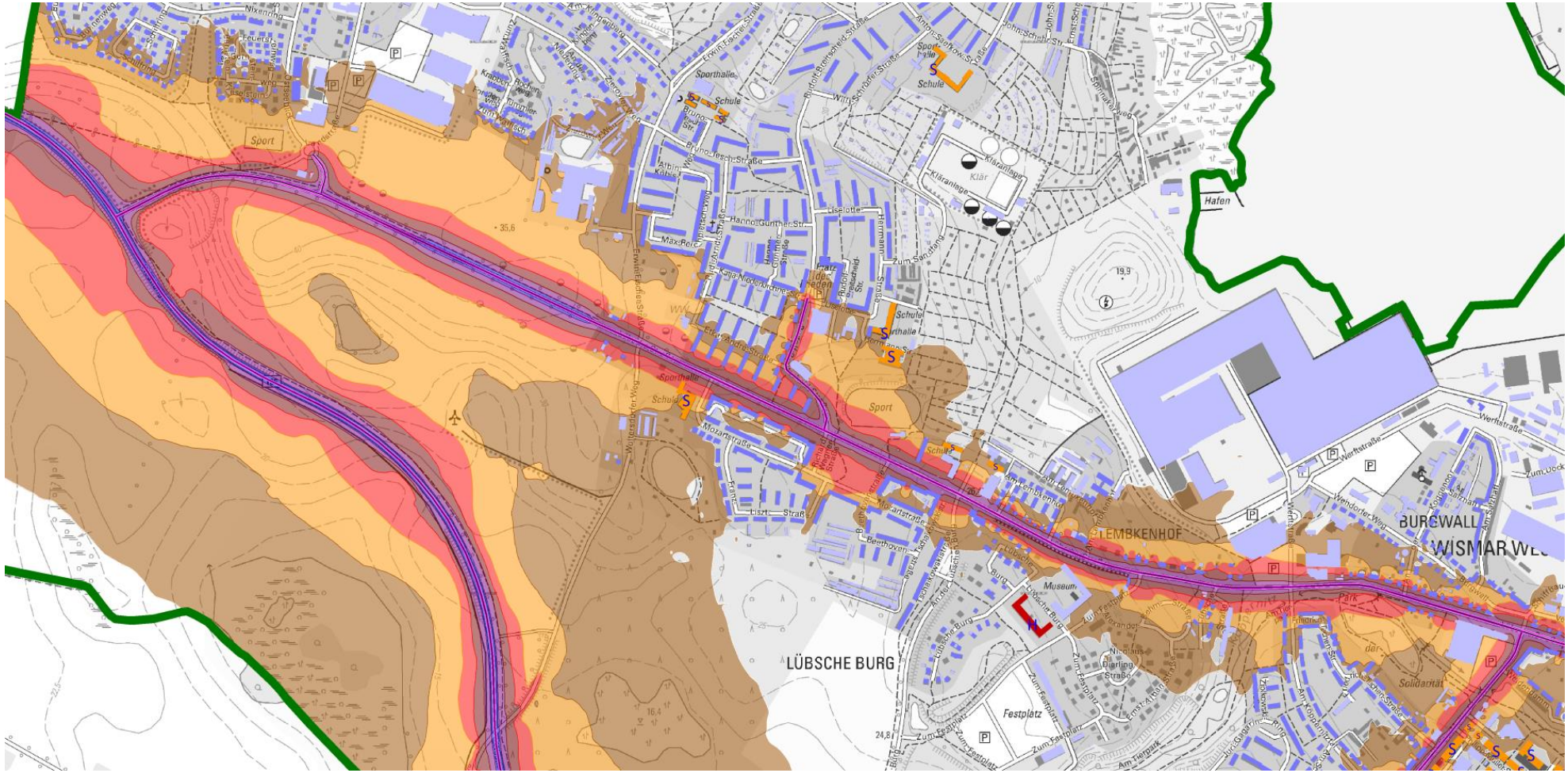

Anhang 1.2 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich DEN (Ganztageswert über die Zeitbereiche Tag(day), Abend(evening) und Nacht(night)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.




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)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.




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)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.




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)) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.

# Anhang 1.3

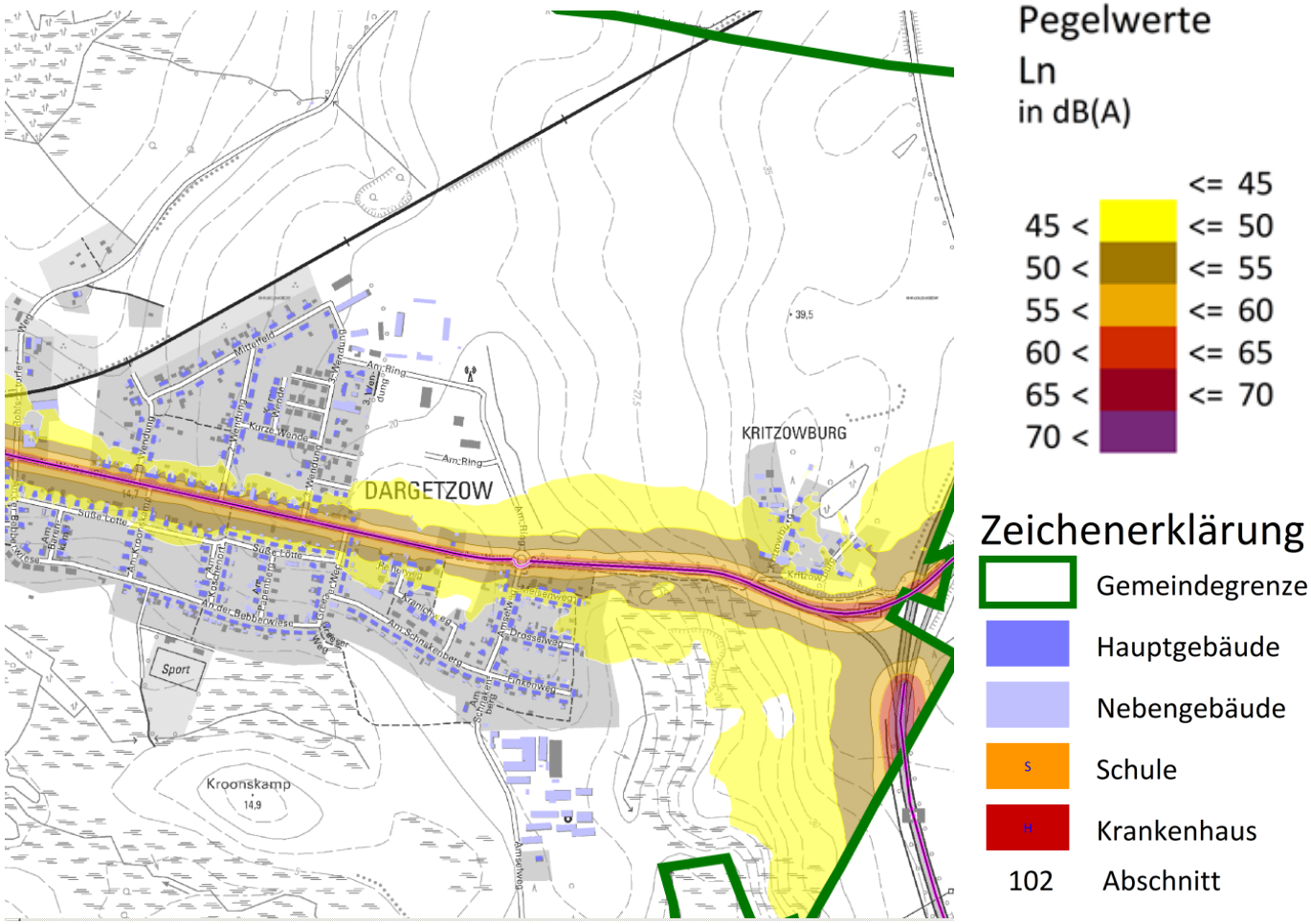
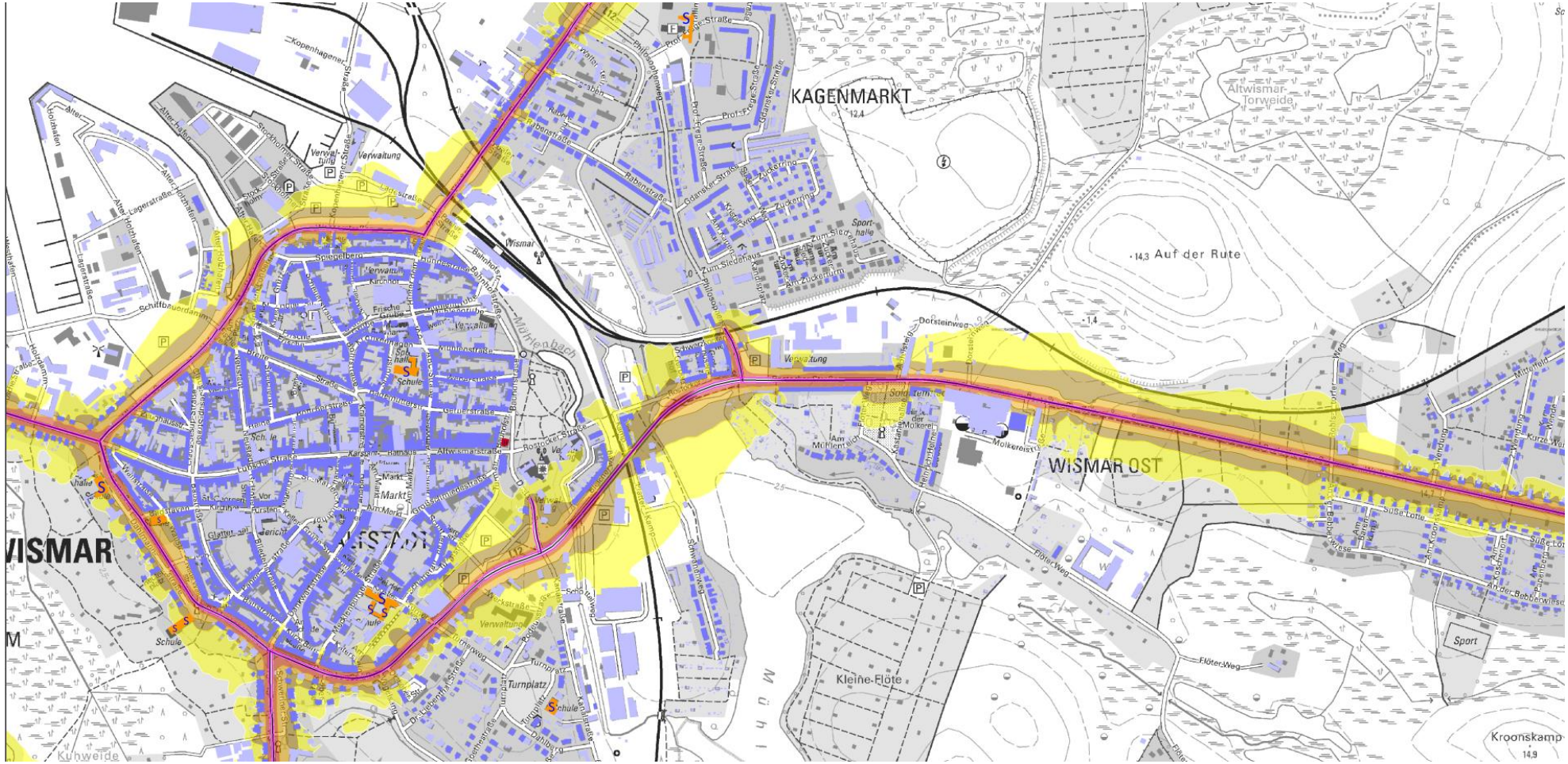
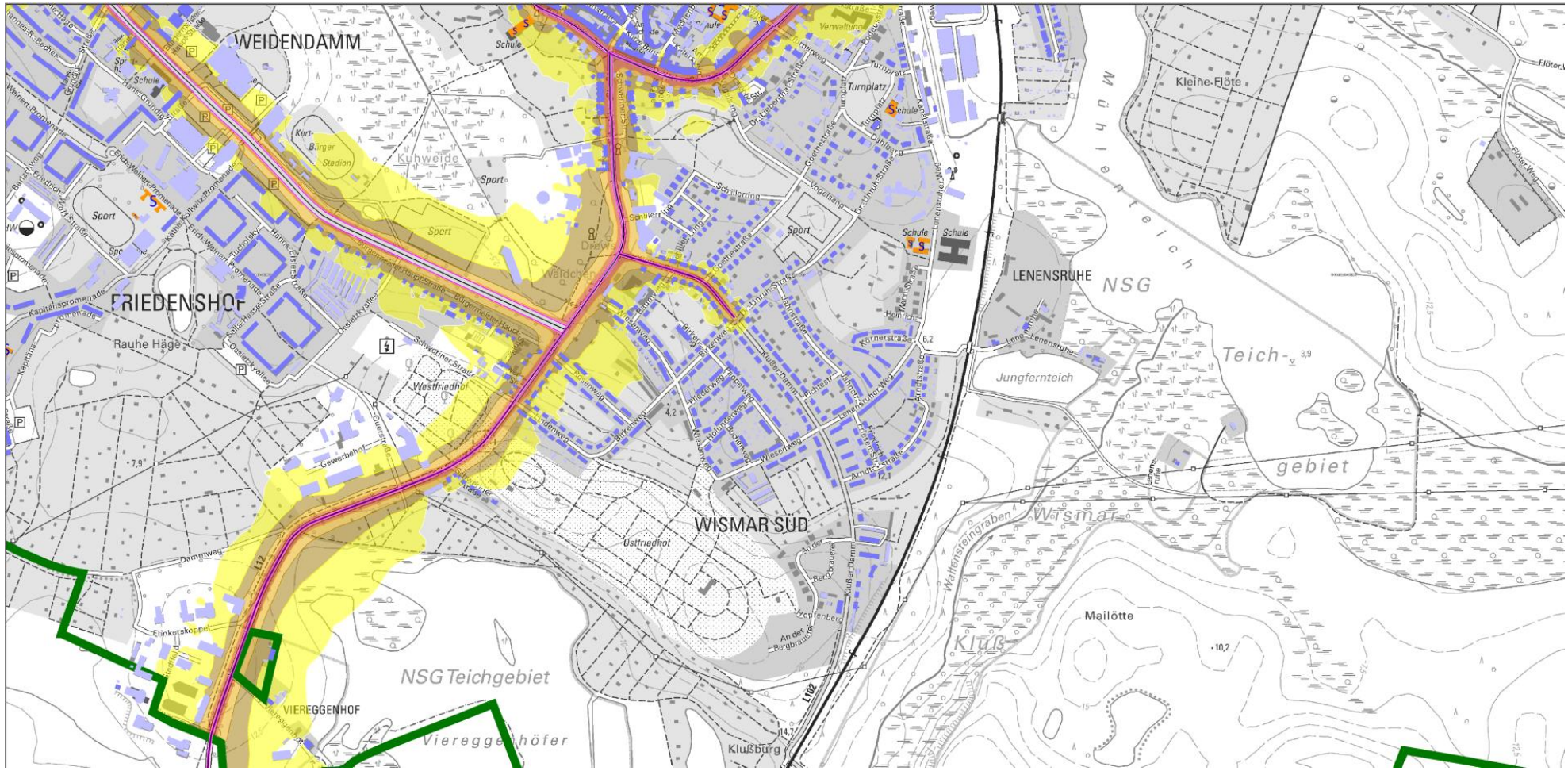



Abbildung 30: Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.

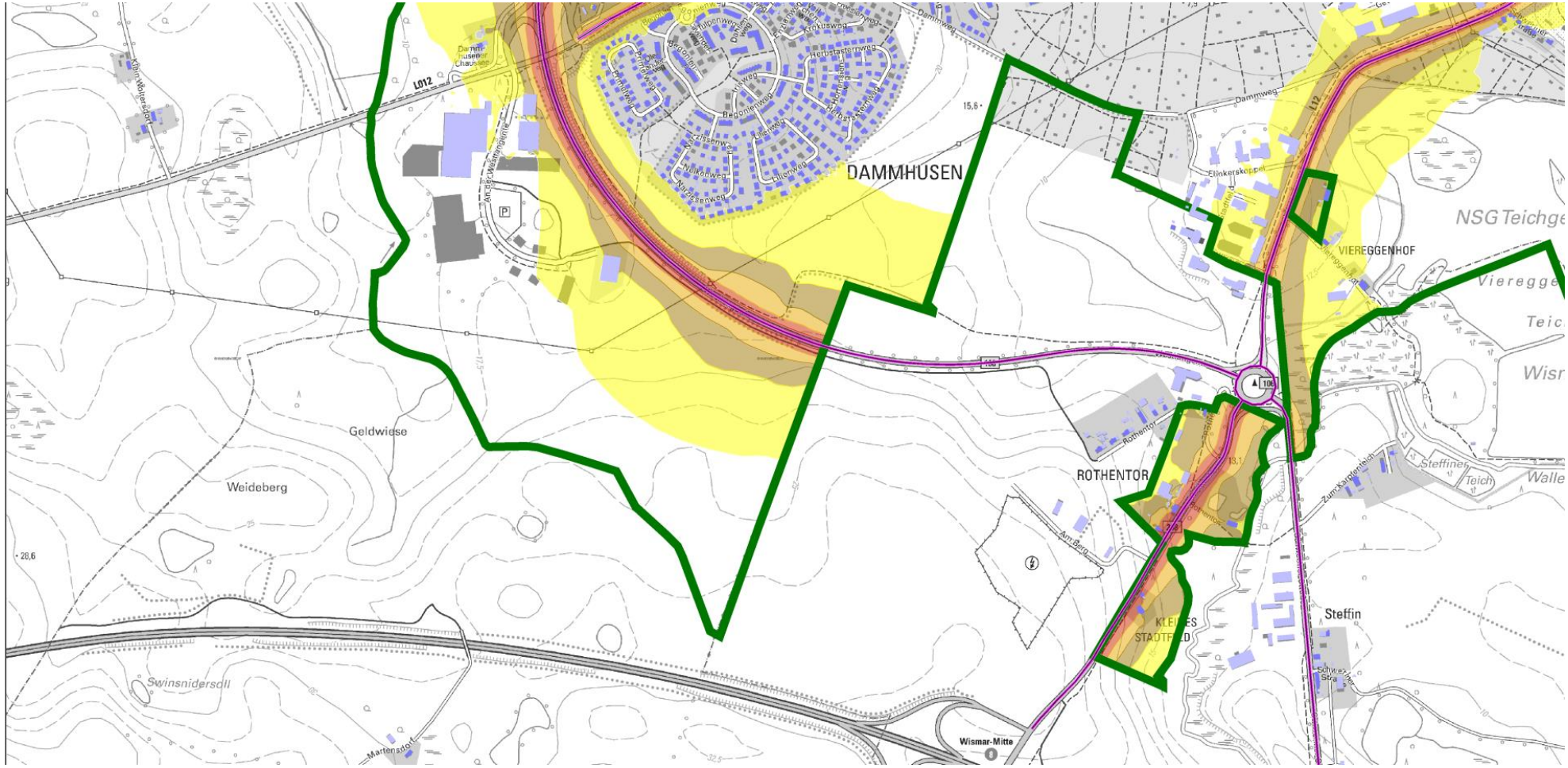
Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



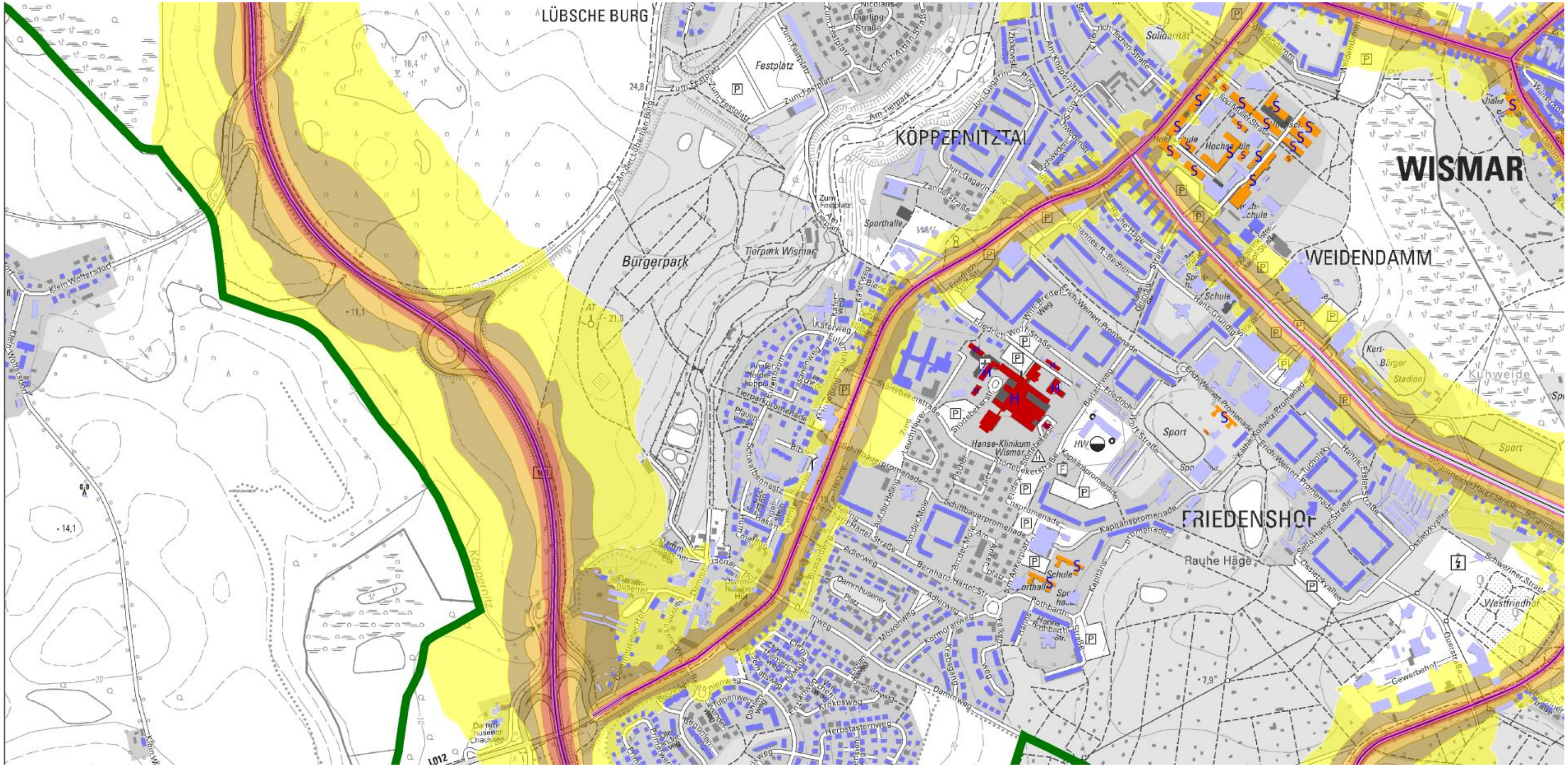

Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



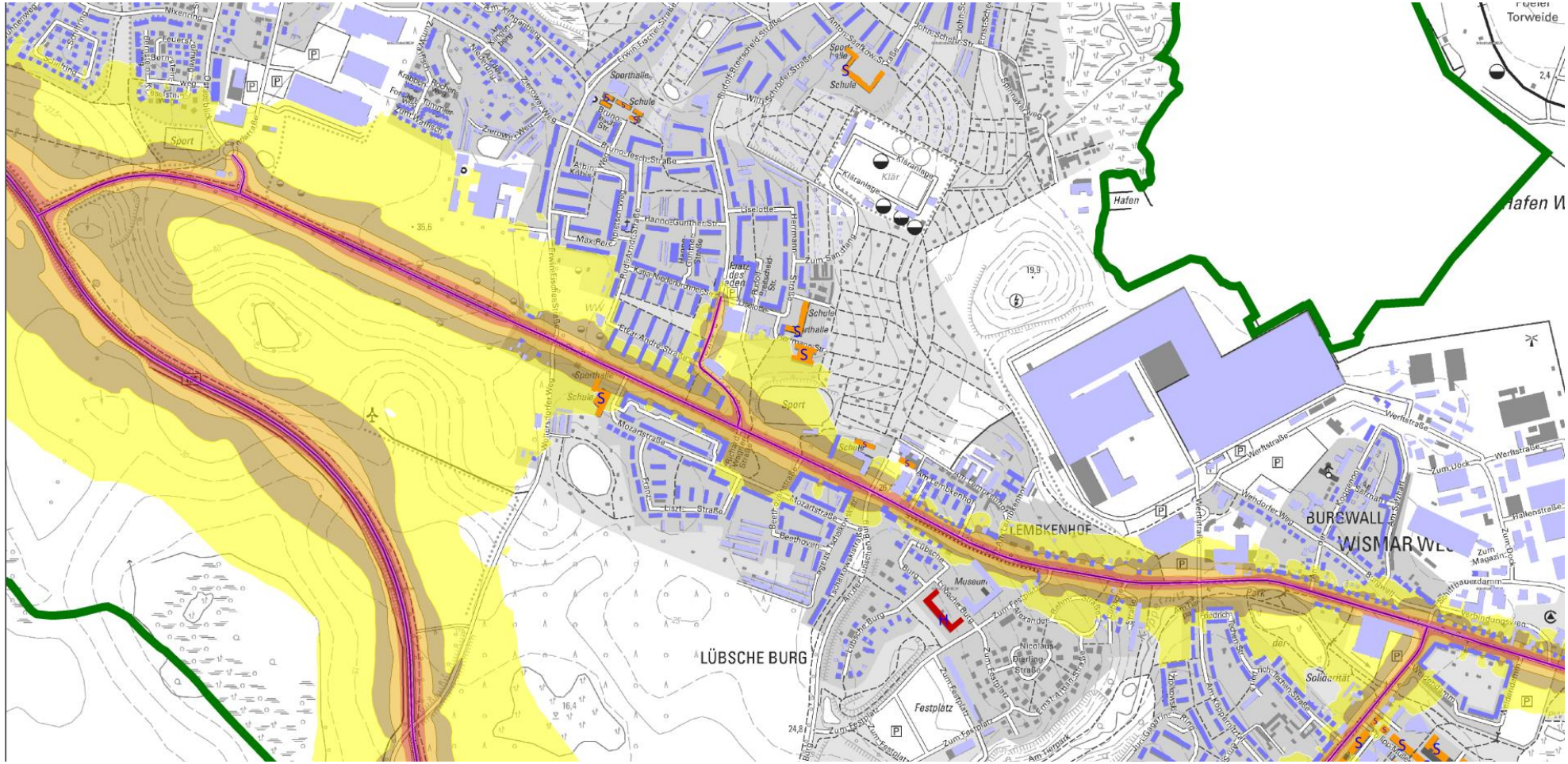

Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.



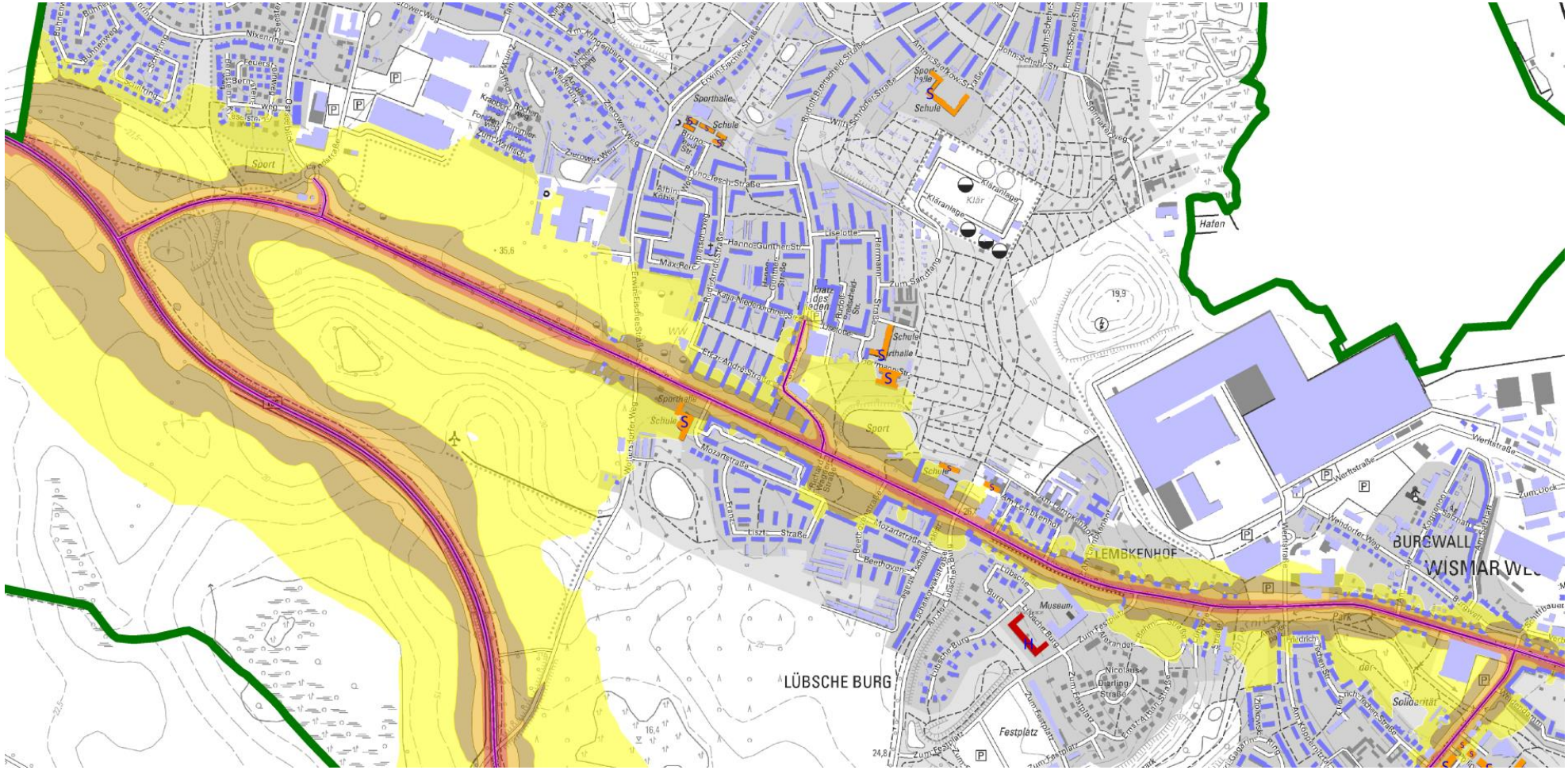

Anhang 1.3 Rasterlärmkarte der Immissionssituation für die untersuchten Straßenabschnitte für den Zeitbereich der Nacht (22 bis 6 Uhr) in 4 m über Grund. Darstellung der Isophonen in 5-dB(A) Pegelschritten.




Anhang 1.3 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 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 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 2.1

Tabelle 6: Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

**Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar**

**Emissionsparameter Straßenverkehr**

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | Verkehrszahlen abends Kfz/h | Verkehrszahlen Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | Geschwindigkeit abends [km/h] | Geschwindigkeit Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Straßenoberfläche Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | Emissionspegel abends dB(A) | Emissionspegel Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A14 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | | | | |
| A14 (394) | 0+000 | 8801 | 1 | 432 | 293 | 66 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -0,9 / -0,1 | 88,9 | 87,1 | 83,7 |
| | | | 2 | 32 | 21 | 14 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 73 | 48 | 33 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**
Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

### Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Am Hafen | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Am Hafen (360) | 0+000 | 12689 | 1 | 778 | 506 | 105 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,6 / 5,0 | 83,4 - 83,6 | 80,9 | 74,8 - 75,0 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**
Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Am Weißen Stein | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| Am Weißen Stein (278) | 0+000 | 9750 | 1 | 598 | 389 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,3 / 1,5 | 82,3 | 79,8 | 73,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Am Weißen Stein | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| Am Weißen Stein (279) | 0+000 | 10971 | 1 | 673 | 438 | 91 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,4 / 1,2 | 82,8 | 80,3 | 74,2 |
| | | | 2 | 13 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Am Weißen Stein | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| Am Weißen Stein (282) | 0+000 | 9317 | 1 | 571 | 372 | 77 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 1,4 | 82,1 | 79,6 | 73,5 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Am Weißen Stein | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| Am Weißen Stein (282) | 0+000 | 9317 | 1 | 571 | 372 | 77 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | 0,0 / 5,5 | 83,6 - 83,7 | 81,1 - 81,2 | 75,0 - 75,1 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B105 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B105 (283) | 0+000 | 9191 | 1 | 564 | 367 | 76 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | -4,6 / -3,8 | 83,6 | 81,1 | 75,0 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B105 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B105 (384) | 0+000 | 7845 | 1 | 476 | 307 | 70 | 80 | 80 | 80 | 1 | 10,0 | -13,4 / 18,5 | 85,4 - 86,6 | 82,8 - 83,7 | 77,3 - 78,7 |
| | | | 2 | 10 | 3 | 1 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 13 | 4 | 3 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B105 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B105 (385) | 0+000 | 10640 | 1 | 617 | 405 | 88 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,3 | 83,6 | 80,7 | 75,9 |
| | | | 2 | 22 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 39 | 13 | 9 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B105 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B105 (418) | 0+000 | 13599 | 1 | 826 | 532 | 122 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -2,5 / 0,0 | 89,4 | 87,0 | 81,2 |
| | | | 2 | 17 | 4 | 3 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 7 | 5 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B105 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B105 (420) | 0+000 | 13599 | 1 | 826 | 532 | 122 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | 0,1 / 2,6 | 89,3 | 87,0 | 81,2 |
| | | | 2 | 17 | 4 | 3 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 7 | 5 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (145) | 0+000 | 12917 | 1 | 784 | 505 | 116 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -2,2 / 1,1 | 89,1 | 86,7 | 81,0 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (146) | 0+000 | 11579 | 1 | 703 | 453 | 104 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | 0,0 | 88,6 | 86,3 | 80,5 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (147) | 0+000 | 12273 | 1 | 745 | 480 | 110 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -1,5 / 1,6 | 88,9 | 86,5 | 80,8 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (330) | 0+000 | 11579 | 1 | 703 | 453 | 104 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -1,3 / 1,7 | 88,6 | 86,3 | 80,5 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (3313) | 0+000 | 11579 | 1 | 703 | 453 | 104 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | 0,2 / 1,1 | 84,6 | 82,0 | 76,5 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 6 | 4 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B106 | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| B106 (332) | 0+000 | 9660 | 1 | 586 | 378 | 87 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -2,0 / 0,6 | 87,8 | 85,5 | 79,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 5 | 3 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| B106 (333) | 0+000 | 9660 | 1 | 586 | 378 | 87 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -2,8 / 2,3 | 87,9 | 85,5 | 79,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 5 | 3 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| B106 (407) | 0+000 | 11486 | 1 | 697 | 449 | 103 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,1 / 2,1 | 83,1 | 80,5 | 75,1 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 5 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| B106 (409) | 0+000 | 11486 | 1 | 697 | 449 | 103 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -9,7 / 1,5 | 83,1 - 83,8 | 80,5 - 81,1 | 75,0 - 75,8 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 5 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | | |
| B106 (410) | 0+000 | 11486 | 1 | 697 | 449 | 103 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,0 / 0,8 | 83,1 | 80,5 | 75,0 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 5 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (3312) | 0+000 | 11579 | 1 | 703 | 453 | 104 | 80 | 80 | 80 | 1 | 10,0 | -2,0 / 0,0 | 87,1 | 84,5 | 79,0 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B106 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B106 (3311) | 0+000 | 11579 | 1 | 703 | 453 | 104 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | 0,0 / 1,9 | 88,6 | 86,3 | 80,5 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 20 | 6 | 4 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B208 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B208 (297) | 0+000 | 13507 | 1 | 783 | 515 | 112 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,9 | 86,1 | 83,3 | 78,4 - 78,5 |
| | | | 2 | 28 | 8 | 5 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 50 | 16 | 11 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B208 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B208 (299) | 0+000 | 13281 | 1 | 770 | 506 | 110 | 80 | 80 | 80 | 1 | 10,0 | -1,8 / 2,6 | 88,5 | 85,6 | 80,8 |
| | | | 2 | 27 | 8 | 5 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 49 | 16 | 11 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B208 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B208 (411) | 0+000 | 13058 | 1 | 757 | 498 | 108 | 80 | 80 | 80 | 1 | 10,0 | -4,2 / 0,6 | 88,4 - 88,5 | 85,6 | 80,8 - 80,9 |
| | | | 2 | 27 | 8 | 5 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 48 | 16 | 11 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| B208 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| B208 (412) | 0+000 | 13058 | 1 | 757 | 498 | 108 | 80 | 80 | 80 | 1 | 10,0 | 2,9 / 3,9 | 88,5 | 85,6 | 80,9 |
| | | | 2 | 27 | 8 | 5 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 48 | 16 | 11 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße (138) | 0+000 | 9384 | 1 | 575 | 375 | 78 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,3 / 0,8 | 82,1 | 79,6 | 73,5 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße (139) | 0+000 | 12245 | 1 | 751 | 489 | 102 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,8 / -0,2 | 83,3 | 80,8 | 74,7 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße (251) | 0+000 | 11828 | 1 | 725 | 472 | 98 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,2 / 0,0 | 83,1 | 80,6 | 74,5 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße (302) | 0+000 | 11714 | 1 | 718 | 468 | 97 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,6 / 2,0 | 83,1 | 80,6 | 74,5 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße (303) | 0+000 | 11675 | 1 | 716 | 466 | 97 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,1 / 0,2 | 83,1 | 80,6 | 74,5 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dahlmannstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dahlmannstr. (182) | 0+000 | 11550 | 1 | 708 | 461 | 96 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,3 | 83,0 | 80,5 | 74,4 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Dahlmannstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dahlmannstr. (183) | 0+000 | 11499 | 1 | 705 | 459 | 95 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,6 / 0,6 | 83,0 | 80,5 | 74,4 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dammhusener Chaussee | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee (231) | 0+000 | 9114 | 1 | 559 | 364 | 76 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,4 / 2,0 | 82,0 | 79,5 | 73,4 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee (232) | 0+000 | 10145 | 1 | 622 | 405 | 84 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,9 / 1,6 | 82,5 | 80,0 | 73,9 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee (236) | 0+000 | 9063 | 1 | 556 | 362 | 75 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,4 / 0,0 | 82,0 | 79,5 | 73,4 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee (348) | 0+000 | 8201 | 1 | 503 | 327 | 68 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,6 / 1,9 | 81,6 | 79,1 | 73,0 |
| | | | 2 | 10 | 3 | 1 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee (349) | 0+000 | 8201 | 1 | 503 | 327 | 68 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,3 / -0,9 | 81,5 | 79,1 | 72,9 |
| | | | 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

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

### Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Dr.-Leber-Str. (365) | 0+000 | 6509 | 1 | 399 | 260 | 54 | 30 | 30 | 30 | 1 | 10,0 | -2,1 / 1,7 | 76,9 | 74,3 | 68,4 |
| | | | 2 | 8 | 2 | 1 | 30 | 30 | 30 | | | | | | |
| | | | 3 | 10 | 2 | 1 | 30 | 30 | 30 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**
Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| KV B106, B208, L12 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 (160) | 0+000 | 12318 | 1 | 748 | 482 | 111 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 1,1 | 83,4 | 80,8 | 75,3 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 (162) | 0+000 | 13074 | 1 | 794 | 511 | 117 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,0 / 1,5 | 83,7 | 81,1 | 75,6 |
| | | | 2 | 17 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 (163) | 0+000 | 12417 | 1 | 754 | 486 | 111 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 | 83,4 | 80,9 | 75,3 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| KV B106, B208, L12 (164) | 0+000 | 12497 | 1 | 759 | 489 | 112 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -5,7 / 4,4 | 83,4 - 83,6 | 80,9 - 81,0 | 75,4 - 75,6 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. (193) | 0+000 | 14733 | 1 | 903 | 588 | 122 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,3 / 3,3 | 84,1 | 81,6 | 75,5 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. (194) | 0+000 | 14549 | 1 | 892 | 581 | 121 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,5 / 3,8 | 84,0 | 81,6 | 75,4 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. (195) | 0+000 | 14301 | 1 | 877 | 571 | 119 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,7 / 1,2 | 83,9 | 81,5 | 75,3 |
| | | | 2 | 17 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. (358) | 0+000 | 14189 | 1 | 870 | 566 | 118 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,5 / 0,0 | 83,9 | 81,4 | 75,3 |
| | | | 2 | 17 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Dr.-Leber-Str. (359) | 0+000 | 14318 | 1 | 878 | 571 | 119 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,3 / 3,3 | 84,0 | 81,5 | 75,4 |
| | | | 2 | 17 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

### Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Philosophenweg | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Philosophenweg (266) | 0+000 | 8108 | 1 | 497 | 324 | 67 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,4 / 0,0 | 81,5 | 79,0 | 72,9 |
| | | | 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

**ANHANG**
**Tabelle 1**
Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (378) | 0+000 | 9097 | 1 | 558 | 363 | 76 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,4 / 1,7 | 82,0 | 79,5 | 73,4 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (379) | 0+000 | 9097 | 1 | 558 | 363 | 76 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -5,3 / -0,2 | 82,0 - 82,1 | 79,5 | 73,4 - 73,6 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (447) | 0+000 | 9457 | 1 | 580 | 377 | 78 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,1 / 0,3 | 82,1 | 79,7 | 73,5 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (448) | 0+000 | 9806 | 1 | 601 | 391 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,1 / 1,8 | 82,3 | 79,8 | 73,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (449) | 0+000 | 9457 | 1 | 580 | 377 | 78 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,7 / 0,0 | 82,1 | 79,7 | 73,5 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

### Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Poeler Str. (450) | 0+000 | 9457 | 1 | 580 | 377 | 78 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10.0 | 0.0 / 2.6 | 82.1 | 79.7 | 73.5 |
| | | | 2 | 11 | 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

**ANHANG**
**Tabelle 1**
Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. (431) | 0+000 | 17358 | 1 | 1064 | 693 | 144 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -4,8 / 2,0 | 84,8 - 84,9 | 82,3 | 76,2 - 76,3 |
| | | | 2 | 21 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 26 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. (433) | 0+000 | 17358 | 1 | 1064 | 693 | 144 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -7,6 / 0,8 | 84,8 - 85,2 | 82,3 - 82,6 | 76,2 - 76,6 |
| | | | 2 | 21 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 26 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. (434) | 0+000 | 17358 | 1 | 1064 | 693 | 144 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 3,0 | 84,8 | 82,3 | 76,3 |
| | | | 2 | 21 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 26 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Rostocker Str. (432) | 0+110 | 17358 | 1 | 1064 | 693 | 144 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -4,0 / 3,0 | 84,8 | 82,3 | 76,3 |
| | | | 2 | 21 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 26 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (95) | 0+000 | 14619 | 1 | 896 | 583 | 121 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,4 / 1,5 | 84,1 | 81,6 | 75,5 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (113) | 0+000 | 14734 | 1 | 903 | 588 | 122 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,6 / 1,8 | 84,1 | 81,6 | 75,5 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (157) | 0+000 | 14183 | 1 | 870 | 566 | 118 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,3 / 0,0 | 84,0 | 81,5 | 75,4 |
| | | | 2 | 17 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (350) | 0+000 | 19081 | 1 | 1170 | 762 | 158 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,4 | 85,2 | 82,7 | 76,6 |
| | | | 2 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 28 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (351) | 0+000 | 19081 | 1 | 1170 | 762 | 158 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,7 / 1,0 | 85,2 | 82,7 | 76,6 |
| | | | 2 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 28 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (352) | 0+000 | 12883 | 1 | 790 | 514 | 107 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -4,1 | 83,6 | 81,1 | 75,0 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (353) | 0+000 | 12883 | 1 | 790 | 514 | 107 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 2,8 | 83,5 | 81,0 | 75,0 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (354) | 0+000 | 12857 | 1 | 788 | 513 | 107 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 3,0 | 83,5 | 81,0 | 74,9 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (355) | 0+000 | 12857 | 1 | 788 | 513 | 107 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 2,2 / 5,4 | 83,5 - 83,6 | 81,0 | 74,9 - 75,1 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (435) | 0+000 | 14896 | 1 | 913 | 594 | 124 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,4 / 0,1 | 84,1 | 81,6 | 75,5 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (436) | 0+000 | 14896 | 1 | 913 | 594 | 124 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,6 | 84,2 | 81,7 | 75,6 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (437) | 0+000 | 14896 | 1 | 913 | 594 | 124 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,3 / -0,1 | 84,1 | 81,6 | 75,5 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L12 Schweriner Str. (438) | 0+000 | 14896 | 1 | 913 | 594 | 124 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,2 / -1,5 | 84,2 | 81,7 | 75,6 |
| | | | 2 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 22 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

### Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| L102 Klußer Damm | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L102 Klußer Damm (197) | 0+000 | 6982 | 1 | 428 | 279 | 58 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,3 / 2,5 | 80,8 | 78,4 | 72,3 |
| | | | 2 | 8 | 2 | 1 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 10 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| L102 Klußer Damm | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| L102 Klußer Damm (198) | 0+000 | 6764 | 1 | 415 | 270 | 56 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,4 / -1,2 | 80,7 | 78,2 | 72,1 |
| | | | 2 | 8 | 2 | 1 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 10 | 2 | 1 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (121) | 0+000 | 12425 | 1 | 762 | 496 | 103 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,0 / 0,2 | 83,3 | 80,9 | 74,7 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (217) | 0+000 | 15874 | 1 | 973 | 634 | 132 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,6 | 84,4 | 81,9 | 75,8 |
| | | | 2 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (336) | 0+000 | 19352 | 1 | 1187 | 772 | 161 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,3 | 85,3 | 82,8 | 76,7 |
| | | | 2 | 24 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 28 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (337) | 0+000 | 19352 | 1 | 1187 | 772 | 161 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,3 | 85,3 | 82,8 | 76,7 |
| | | | 2 | 24 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 28 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (338) | 0+000 | 16883 | 1 | 1035 | 674 | 140 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 2,9 / 4,5 | 84,7 | 82,2 | 76,2 |
| | | | 2 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 25 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (339) | 0+000 | 16883 | 1 | 1035 | 674 | 140 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,4 / -1,9 | 84,7 | 82,2 | 76,1 |
| | | | 2 | 21 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 25 | 6 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (340) | 0+000 | 18676 | 1 | 1145 | 745 | 155 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -3,8 / -3,0 | 85,2 | 82,7 | 76,6 |
| | | | 2 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 27 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (341) | 0+000 | 18676 | 1 | 1145 | 745 | 155 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 3,3 | 85,1 | 82,6 | 76,5 |
| | | | 2 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 27 | 7 | 4 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (342) | 0+000 | 12029 | 1 | 738 | 480 | 100 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 | 83,2 | 80,7 | 74,6 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (343) | 0+000 | 12029 | 1 | 738 | 480 | 100 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 0,7 | 83,2 | 80,7 | 74,6 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (439) | 0+000 | 15354 | 1 | 941 | 613 | 127 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,8 / 0,0 | 84,3 | 81,8 | 75,7 |
| | | | 2 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (441) | 0+000 | 15296 | 1 | 938 | 610 | 127 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 1,6 | 84,2 | 81,8 | 75,6 |
| | | | 2 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (442) | 0+000 | 15354 | 1 | 941 | 613 | 127 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,6 | 84,3 | 81,8 | 75,7 |
| | | | 2 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 23 | 6 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (571) | 0+000 | 11492 | 1 | 705 | 459 | 95 | 70 | 70 | 70 | 1 | 10,0 | 0,0 / 1,2 | 85,8 | 83,3 | 77,2 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 70 | 70 | 70 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 2 | 70 | 70 | 70 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Lübsche Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Lübsche Str. (572) | 0+000 | 11492 | 1 | 705 | 459 | 95 | 100 | 100 | 100 | 1 | 10,0 | -1,0 / 2,8 | 88,6 | 86,3 | 80,0 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 2 | 80 | 80 | 80 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

## Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (229) | 0+000 | 10357 | 1 | 635 | 413 | 86 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 5,2 | 82,5 - 82,7 | 80,1 | 73,9 - 74,1 |
| | | | 2 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (230) | 0+000 | 10432 | 1 | 640 | 416 | 87 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,8 / 4,0 | 82,7 | 80,2 | 74,1 |
| | | | 2 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (252) | 0+000 | 7895 | 1 | 484 | 315 | 66 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,3 / 1,0 | 81,4 | 78,9 | 72,8 |
| | | | 2 | 10 | 3 | 1 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (258) | 0+000 | 8400 | 1 | 515 | 335 | 70 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,5 / -1,5 | 81,7 | 79,2 | 73,1 |
| | | | 2 | 10 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (259) | 0+000 | 8242 | 1 | 505 | 329 | 68 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,0 / 2,5 | 81,6 | 79,1 | 73,0 |
| | | | 2 | 10 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (346) | 0+000 | 11437 | 1 | 701 | 456 | 95 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -5,0 / -3,3 | 83,0 | 80,5 | 74,4 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. (347) | 0+000 | 11437 | 1 | 701 | 456 | 95 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,8 / 6,7 | 83,0 - 83,2 | 80,5 - 80,7 | 74,4 - 74,7 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Poeler Str. (271) | 0+000 | 9362 | 1 | 574 | 374 | 78 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -12,0 / 8,8 | 82,1 - 83,2 | 79,6 - 80,5 | 73,5 - 74,6 |
| | | | 2 | 11 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Poeler Str. (443) | 0+000 | 9787 | 1 | 600 | 391 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 | 82,3 | 79,8 | 73,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Poeler Str. (445) | 0+000 | 9787 | 1 | 600 | 391 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -4,1 / 0,0 | 82,3 - 82,4 | 79,8 | 73,7 - 73,8 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Poeler Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Poeler Str. (446) | 0+000 | 9787 | 1 | 600 | 391 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,1 / 1,1 | 82,3 | 79,8 | 73,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (368) | 0+000 | 13031 | 1 | 799 | 520 | 108 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 0,3 | 83,5 | 81,1 | 74,9 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (369) | 0+000 | 13031 | 1 | 799 | 520 | 108 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -0,3 / 0,0 | 83,5 | 81,1 | 74,9 |
| | | | 2 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (427) | 0+000 | 12175 | 1 | 746 | 486 | 101 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | -0,9 / 2,4 | 84,8 | 82,3 | 76,2 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (428) | 0+000 | 12175 | 1 | 746 | 486 | 101 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,1 | 84,7 | 82,3 | 76,1 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (4292) | 0+000 | 12175 | 1 | 746 | 486 | 101 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | -2,2 | 84,8 | 82,3 | 76,2 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (430) | 0+000 | 12175 | 1 | 746 | 486 | 101 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 3,4 | 83,3 | 80,8 | 74,7 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rostocker Str. (4291) | 0+000 | 12175 | 1 | 746 | 486 | 101 | 60 | 60 | 60 | 1 | 10,0 | -2,0 / -0,6 | 84,7 | 82,3 | 76,1 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 3 | 18 | 4 | 3 | 60 | 60 | 60 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rudolf-Breitscheid-Str. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Rudolf-Breitscheid-Str. (244) | 0+000 | 9776 | 1 | 599 | 390 | 81 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 1,8 / 2,6 | 82,3 | 79,8 | 73,7 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| - | 0+072 | 9776 | 1 | 599 | 390 | 81 | 30 | 30 | 30 | 1 | 10,0 | 0,0 / 4,1 | 78,7 - 78,8 | 76,2 | 70,1 - 70,3 |
| | | | 2 | 12 | 3 | 2 | 30 | 30 | 30 | | | | | | |
| | | | 3 | 14 | 4 | 2 | 30 | 30 | 30 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

UmweltPlan

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ulmenstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Ulmenstr. (180) | 0+000 | 10614 | 1 | 651 | 424 | 88 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 0,2 | 82,6 | 80,2 | 74,1 |
| | | | 2 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Ulmenstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Ulmenstr. (181) | 0+000 | 10614 | 1 | 651 | 424 | 88 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -1,7 / 0,0 | 82,6 | 80,2 | 74,1 |
| | | | 2 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wasserstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Wasserstr. (361) | 0+000 | 12689 | 1 | 778 | 506 | 105 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 | 83,4 | 80,9 | 74,8 |
| | | | 2 | 15 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 19 | 5 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Wasserstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Wasserstr. (362) | 0+000 | 11875 | 1 | 728 | 474 | 99 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -2,1 / 0,0 | 83,2 | 80,7 | 74,6 |
| | | | 2 | 14 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 17 | 4 | 3 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Wasserstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Wasserstr. (363) | 0+000 | 11875 | 1 | 728 | 474 | 99 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 0,0 / 2,0 | 83,1 | 80,7 | 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

UmweltPlan GmbH
Tribseer Damm 2
18437 Stralsund

**ANHANG**
**Tabelle 1**

Proj.-Nr.: 31621-00

SoundPLAN 8.2

Anhang 2.1 Emissionsparameter Straßenverkehr bei Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (ATD - average daily traffic) von mehr als 8200 Fahrzeugen (Veh/24h)

# Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

## Emissionsparameter Straßenverkehr

| Abschnittsname | Stationierung km | ADT Veh/24h | Fahrzeug-typ | Verkehrszahlen Tag Kfz/h | abends Kfz/h | Nacht Kfz/h | Geschwindigkeit Tag [km/h] | abends [km/h] | Nacht [km/h] | Straßenoberfläche ID | Lufttemp. [°] | Steigung Min / Max % | Emissionspegel Tag dB(A) | abends dB(A) | Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zierower Landstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Zierower Landstr. (240) | 0+000 | 10648 | 1 | 653 | 425 | 88 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | -5,6 / 0,0 | 82,7 - 82,8 | 80,2 - 80,3 | 74,1 - 74,3 |
| | | | 2 | 13 | 3 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Zierower Landstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Zierower Landstr. (334) | 0+000 | 11053 | 1 | 678 | 441 | 92 | 50 | 50 | 50 | 1 | 10,0 | 2,2 / 5,0 | 82,9 - 83,0 | 80,4 | 74,3 - 74,4 |
| | | | 2 | 13 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| Zierower Landstr. | | | | Verkehrsrichtung: Beide Richtungen | | | | | | | | | | | |
| Zierower Landstr. (335) | 0+000 | 11053 | 1 | 678 | 441 | 92 | 70 | 70 | 70 | 1 | 10,0 | -3,3 / -1,8 | 85,6 | 83,2 | 77,1 |
| | | | 2 | 13 | 4 | 2 | 70 | 70 | 70 | | | | | | |
| | | | 3 | 16 | 4 | 2 | 70 | 70 | 70 | | | | | | |
| | | | 4a | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |
| | | | 4b | - | - | - | 50 | 50 | 50 | | | | | | |

# Anhang 2.2

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.

**Anhang Tabelle 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 - Hansestadt Wismar**

| Hansestadt Wismar | Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Anzahl der betroffenen Menschen | | | | | Anzahl der | | | Fläche |
| | | | | | | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser | km² |
| Abschnitt | Intervalle | $L_{DEN}$ | Intervalle | $L_{Night}$ | Schwellen-werte | $L_{DEN}$ | $L_{DEN}$ | $L_{DEN}$ | $L_{DEN}$ |
| Gesamt | | | 45-50 | 1.398 | >55 | 1.991 | 14 | 0 | 4,93 |
| | | | 50-55 | 1.130 | >65 | 617 | 7 | 0 | 1,44 |
| | 55-60 | 1.270 | 55-60 | 915 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,12 |
| | 60-65 | 1.097 | 60-65 | 181 | | | | | |
| | 65-70 | 920 | 65-70 | 2 | | | | | |
| | 70-75 | 127 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| A 14 | | | 45-50 | 0 | >55 | 0 | 0 | 0 | 0,08 |
| | | | 50-55 | 0 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,02 |
| | 55-60 | 0 | 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 | | | | | | | |
| Am Hafen | | | 45-50 | 14 | >55 | 16 | 0 | 0 | 0,03 |
| | | | 50-55 | 11 | >65 | 2 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 55-60 | 13 | 55-60 | 0 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 11 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 0 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Am Weißen Stein | | | 45-50 | 83 | >55 | 95 | 0 | 0 | 0,28 |
| | | | 50-55 | 38 | >65 | 11 | 0 | 0 | 0,07 |
| | 55-60 | 75 | 55-60 | 25 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 37 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 24 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| B 105 | | | 45-50 | 15 | >55 | 11 | 0 | 0 | 0,15 |
| | | | 50-55 | 0 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,05 |
| | 55-60 | 9 | 55-60 | 0 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 60-65 | 0 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 0 | 65-70 | 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.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| B 106 | | | 45-50 | 22 | >55 | 12 | 0 | 0 | 1,91 |
| | | | 50-55 | 2 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,46 |
| | 55-60 | 6 | 55-60 | 0 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,09 |
| | 60-65 | 0 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 0 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| B 208 | | | 45-50 | 7 | >55 | 8 | 0 | 0 | 0,09 |
| | | | 50-55 | 5 | >65 | 4 | 0 | 0 | 0,04 |
| | 55-60 | 7 | 55-60 | 3 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 60-65 | 4 | 60-65 | 7 | | | | | |
| | 65-70 | 6 | 65-70 | 2 | | | | | |
| | 70-75 | 6 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Bürgermeister-Haupt-Straße | | | 45-50 | 165 | >55 | 202 | 1 | 0 | 0,23 |
| | | | 50-55 | 129 | >65 | 47 | 0 | 0 | 0,08 |
| | 55-60 | 170 | 55-60 | 52 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 113 | 60-65 | 5 | | | | | |
| | 65-70 | 53 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 3 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Dahlmannstr. | | | 45-50 | 35 | >55 | 117 | 4 | 0 | 0,05 |
| | | | 50-55 | 76 | >65 | 61 | 3 | 0 | 0,03 |
| | 55-60 | 37 | 55-60 | 112 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 77 | 60-65 | 13 | | | | | |
| | 65-70 | 109 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 12 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Dammhusener Chaussee | | | 45-50 | 89 | >55 | 89 | 0 | 0 | 0,14 |
| | | | 50-55 | 44 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,04 |
| | 55-60 | 79 | 55-60 | 0 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 37 | 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.

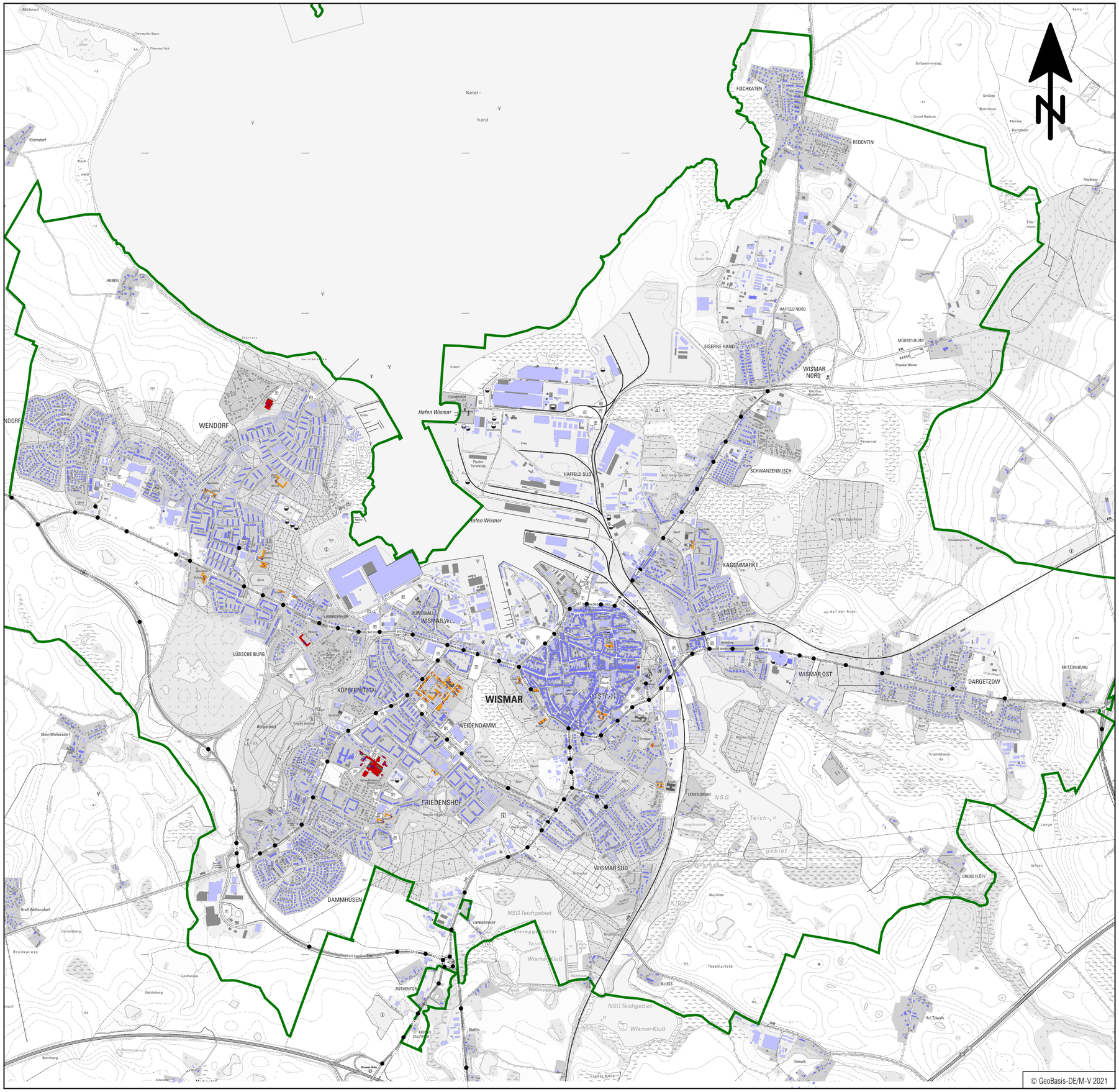
| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dr.-Leber-Straße | | | 45-50 | 2 | >55 | 1 | 0 | 0 | 0,01 |
| | | | 50-55 | 3 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 55-60 | 2 | 55-60 | 0 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 3 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 0 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 12 Dr.-Leber-Straße | | | 45-50 | 62 | >55 | 134 | 1 | 0 | 0,09 |
| | | | 50-55 | 38 | >65 | 70 | 0 | 0 | 0,03 |
| | 55-60 | 52 | 55-60 | 81 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 38 | 60-65 | 38 | | | | | |
| | 65-70 | 106 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 11 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 12 Philosophenweg | | | 45-50 | 16 | >55 | 24 | 0 | 0 | 0,01 |
| | | | 50-55 | 3 | >65 | 8 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 55-60 | 15 | 55-60 | 22 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 3 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 22 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 12 Poeler Str. | | | 45-50 | 41 | >55 | 107 | 0 | 0 | 0,19 |
| | | | 50-55 | 81 | >65 | 42 | 0 | 0 | 0,05 |
| | 55-60 | 43 | 55-60 | 90 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 78 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 88 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 12 Rostocker Str. | | | 45-50 | 70 | >55 | 70 | 0 | 0 | 0,1 |
| | | | 50-55 | 39 | >65 | 18 | 0 | 0 | 0,02 |
| | 55-60 | 60 | 55-60 | 24 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 34 | 60-65 | 6 | | | | | |
| | 65-70 | 25 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 4 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 12 Schweriner Str. | | | 45-50 | 65 | >55 | 97 | 0 | 0 | 0,35 |

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.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 50-55 | 59 | >65 | 28 | 0 | 0 | 0,11 |
| | 55-60 | 58 | 55-60 | 34 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 59 | 60-65 | 5 | | | | | |
| | 65-70 | 31 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 5 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| L 102 Klußer Damm | | | 45-50 | 22 | >55 | 43 | 0 | 0 | 0,02 |
| | | | 50-55 | 33 | >65 | 15 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 55-60 | 24 | 55-60 | 27 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 32 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 25 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Lübsche Straße | | | 45-50 | 342 | >55 | 429 | 2 | 0 | 0,59 |
| | | | 50-55 | 292 | >65 | 104 | 0 | 0 | 0,21 |
| | 55-60 | 291 | 55-60 | 158 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 60-65 | 288 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 150 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Philipp-Müller-Str. | | | 45-50 | 208 | >55 | 205 | 6 | 0 | 0,14 |
| | | | 50-55 | 94 | >65 | 45 | 4 | 0 | 0,06 |
| | 55-60 | 192 | 55-60 | 70 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 105 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 52 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Poeler Str. | | | 45-50 | 14 | >55 | 89 | 0 | 0 | 0,05 |
| | | | 50-55 | 39 | >65 | 65 | 0 | 0 | 0,02 |
| | 55-60 | 16 | 55-60 | 74 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 40 | 60-65 | 54 | | | | | |
| | 65-70 | 81 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 43 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Rostocker Str. | | | 45-50 | 12 | >55 | 62 | 0 | 0 | 0,19 |
| | | | 50-55 | 22 | >65 | 40 | 0 | 0 | 0,06 |

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.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 55-60 | 12 | 55-60 | 90 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 20 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 89 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Rudolf-Breitscheid-Str. | | | 45-50 | 27 | >55 | 49 | 0 | 0 | 0,04 |
| | | | 50-55 | 36 | >65 | 9 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 55-60 | 29 | 55-60 | 18 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 31 | 60-65 | 0 | | | | | |
| | 65-70 | 18 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 0 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Ulmenstr. | | | 45-50 | 38 | >55 | 64 | 0 | 0 | 0,04 |
| | | | 50-55 | 48 | >65 | 21 | 0 | 0 | 0,02 |
| | 55-60 | 41 | 55-60 | 20 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| | 60-65 | 46 | 60-65 | 13 | | | | | |
| | 65-70 | 28 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 4 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Wasserstr. | | | 45-50 | 38 | >55 | 63 | 0 | 0 | 0,03 |
| | | | 50-55 | 38 | >65 | 27 | 0 | 0 | 0,01 |
| | 55-60 | 36 | 55-60 | 15 | >75 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 60-65 | 41 | 60-65 | 40 | | | | | |
| | 65-70 | 13 | 65-70 | 0 | | | | | |
| | 70-75 | 39 | >70 | 0 | | | | | |
| | >75 | 0 | | | | | | | |
| Zierower Landstr. | | | 45-50 | 11 | >55 | 4 | 0 | 0 | 0,12 |
| | | | 50-55 | 0 | >65 | 0 | 0 | 0 | 0,03 |
| | 55-60 | 3 | 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 | | | | | | | |




## Zeichenerklärung

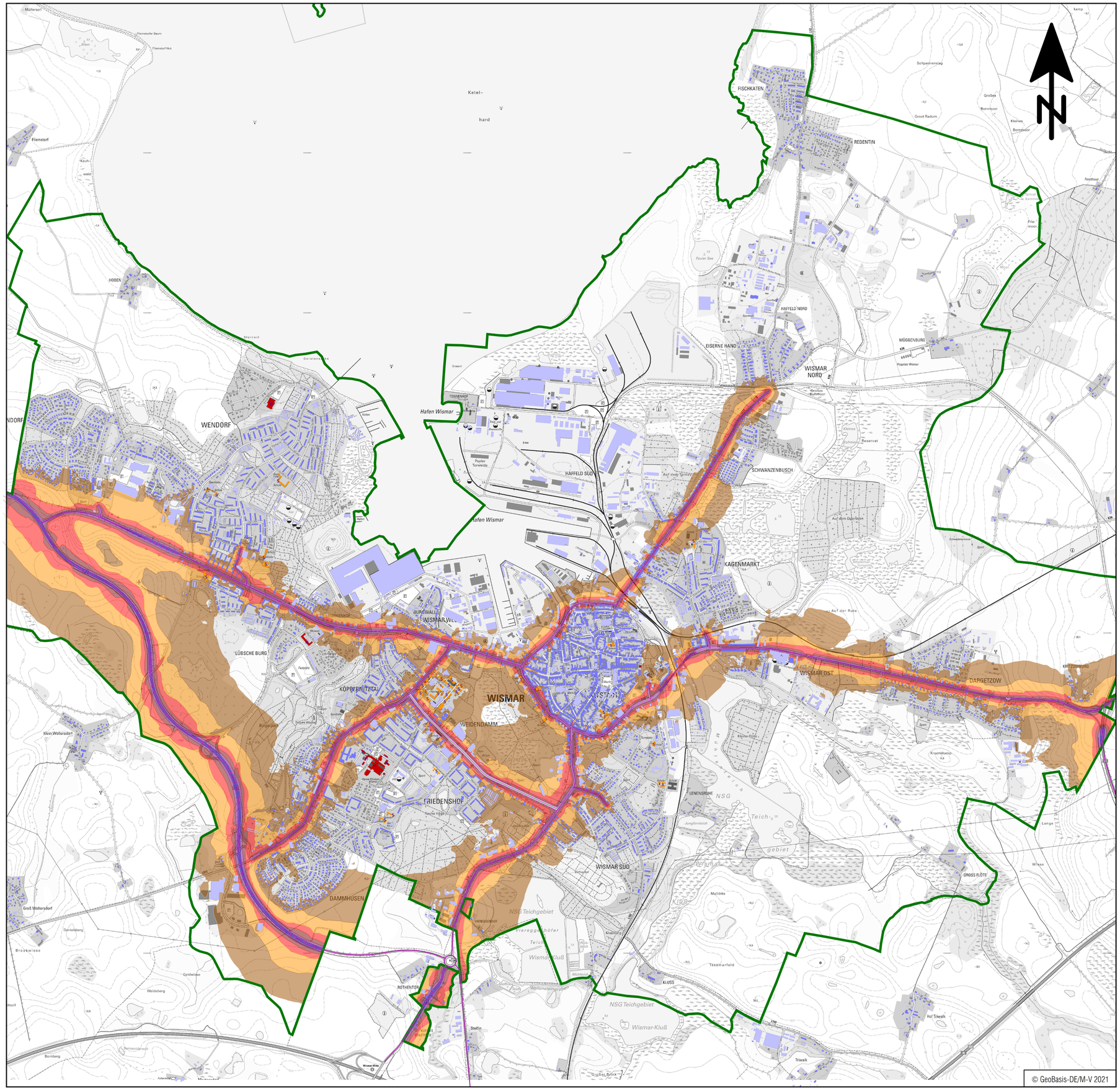
- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- 102 Abschnitt

0 150 300 600 900 1200 1500 m


Hansestadt Wismar

UmweltPlan GmbH Stralsund
Hauptsitz Tribseer Damm 2 18437 Stralsund Tel.: +49 3831 6108-0 Fax -49
Niederlassung Majakowskistraße 58 18059 Rostock Tel.: +49 381 877161-50
Außenstelle Bahnhofstraße 43 17489 Greifswald Tel.: +49 3834 23111-91
info@umweltplan.de www.umweltplan.de


| | | | |
|---|---|---|---|
| Projekt | Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar | Lageplan<br>Plan-Nr.: 1<br>Maßstab: 1 : 30.000 | |
| Phase: | Lärmkartierung | bearbeitet: | M. Becker |
| Proj.-Nr.: | 31621-00 | gezeichnet: | M. Becker |
| Datum: | Juli 2021 | geprüft: | J. Hahn |




Pegelwerte
Lden
in dB(A)

| | |
|---|---|
| | <= 50 |
| 50 < | <= 55 |
| 55 < | <= 60 |
| 60 < | <= 65 |
| 65 < | <= 70 |
| 70 < | <= 75 |
| 75 < | |

Zeichenerklärung

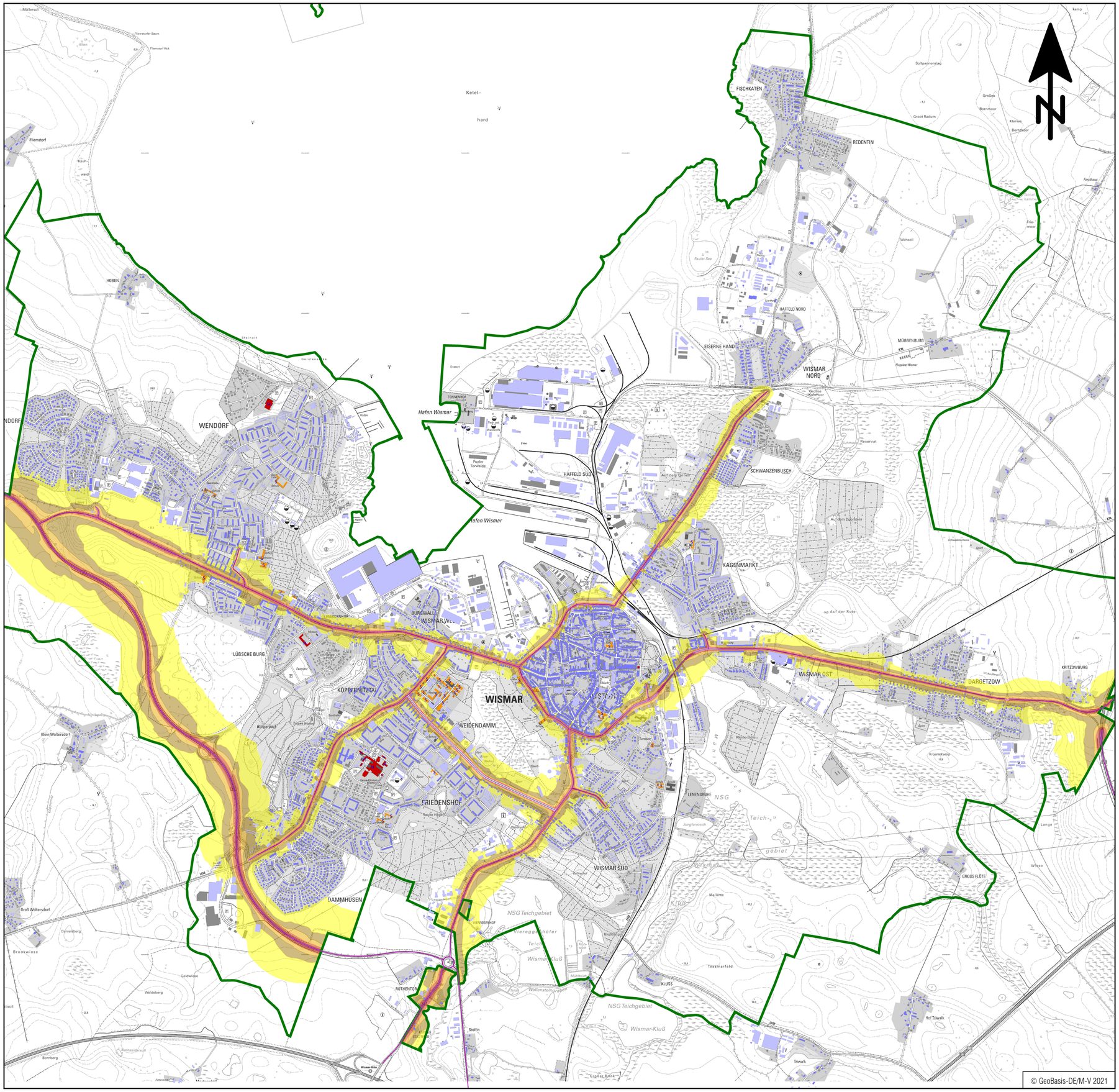
- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

0 150 300 600 900 1200 1500 m

Hansestadt Wismar

UmweltPlan GmbH Stralsund
Hauptsitz Tribseer Damm 2 18437 Stralsund Tel.: +49 3831 6108-0 Fax -49
Niederlassung Majakowskistraße 58 18059 Rostock Tel.: +49 381 877161-50
Außenstelle Bahnhofstraße 43 17489 Greifswald Tel.: +49 3834 23111-91
info@umweltplan.de www.umweltplan.de

| | | | |
|---|---|---|---|
| Projekt | Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar | Lärmkarte Lden DTV > 8.200 Kfz/24h<br>Plan-Nr.: 2.1<br>Maßstab: 1 : 30.000 | |
| Phase: | Lärmkartierung | bearbeitet: | M. Becker |
| Proj.-Nr.: | 31621-00 | gezeichnet: | M. Becker |
| Datum: | Juli 2021 | geprüft: | J. Hahn |




## Pegelwerte
Ln
in dB(A)

| | |
|---|---|
| | <= 45 |
| 45 < | <= 50 |
| 50 < | <= 55 |
| 55 < | <= 60 |
| 60 < | <= 65 |
| 65 < | <= 70 |
| 70 < | |

## Zeichenerklärung

- Gemeindegrenze
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

0 150 300 600 900 1200 1500 m

Hansestadt Wismar

UmweltPlan GmbH Stralsund
Hauptsitz Tribseer Damm 2 18437 Stralsund Tel.: +49 3831 6108-0 Fax -49
Niederlassung Majakowskistraße 58 18059 Rostock Tel.: +49 381 877161-50
Außenstelle Bahnhofstraße 43 17489 Greifswald Tel.: +49 3834 23111-91
info@umweltplan.de www.umweltplan.de

Projekt: Lärmkartierung und BEB für Hansestadt Wismar

Lärmkarte Lnight
DTV > 8.200 Kfz/24h

Plan-Nr.: 2.2
Maßstab: 1 : 30.000

| | | | |
|---|---|---|---|
| Phase: | Lärmkartierung | bearbeitet: | M. Becker |
| Proj.-Nr.: | 31621-00 | gezeichnet: | M. Becker |
| Datum: | Juli 2021 | geprüft: | J. Hahn |

| Beschlussvorlage öffentlich<br><br>Federführend:<br>60.2 Abt. Planung<br><br>Beteiligt:<br>I Bürgermeister<br>II Senator<br>III Senatorin<br>60 BAUAMT | Nr. | VO/2022/4554<br>öffentlich |
|---|---|---|
| | Datum: | 15.11.2022 |
| | Verfasser/-in: | Mahnel, Cornelia |

**Bauleitplanung der Hansestadt Wismar,**
**Bebauungsplan Nr. 33/15 "Wohngebiet Klußer Damm",**
**2. Änderung,**

**Aufstellungsbeschluss**

| Status | Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Öffentlich | 12.12.2022 | Bau- und Sanierungsausschuss | |
| Öffentlich | 15.12.2022 | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | |

---

**Beschluss:**

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm" aufgrund des Antrages der Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH. (siehe Anlage 2)
   Das Planänderungsverfahren wird gemäß § 13 BauGB „Vereinfachtes Verfahren“ durchgeführt.

2. Der Bereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes entspricht den im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 33/15 ausgewiesenen Wohnbauflächen WA 2 und WA 3. Der Plangeltungsbereich hat eine Größe von 1,03 ha. (siehe Anlage 1)

3. Das Planverfahren erhält die Bezeichnung: 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm“

4. Der Beschluss zur Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB amtlich bekannt zu machen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 gemäß § 13 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 aufgestellt werden soll.

5. Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung) und § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige TÖB-Beteiligung) kann gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB abgesehen werden.

6. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist durchzuführen.

7. Der Bürgermeister der Hansestadt Wismar wird legitimiert, im Namen der Hansestadt Wismar den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 35/15, 2. Änderung entsprechend Anlage 3 mit der Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH zu schließen.

**Begründung:**

Der Bebauungsplan Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm" ist seit 21.01.2017 rechtskräftig. Seitdem läuft die Umsetzung der Planung auf Grundlage eines Erschließungsvertrages zwischen dem Vorhabenträger, der Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH, und der Hansestadt Wismar.

Auf Grund der Tatsache, dass für die Versorgung des Gebietes mit Trinkwasser die Erschließungsplanung abgeändert und somit die Versorgungsleitung nicht mehr über Wohnbaufläche geführt wurde, ist das im Bebauungsplan festgesetzte Leitungsrecht gegenstandslos geworden. Dieses nicht überbaubare Leitungsrecht trennt die Wohnbauflächen WA 2 und WA 3 und schränkt die freie Nutzung der Wohnbaufläche ein.

Da der Vorhabenträger seinen Bauherren ein möglichst von Belastungen freies Baugrundstück übergeben möchte, besteht seinerseits der Bedarf nach Löschung der nicht mehr erforderlichen Planungsfestsetzung sowie der Zusammenführung der überbaubaren Flächen von WA 2 und WA 3. (siehe Anlage 3)

Die beabsichtigte Änderung des Bebauungsplanes kann gemäß § 13 BauGB (Vereinfachtes Verfahren) erfolgen, da die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. In diesem Fall kann auf die Umweltprüfung verzichtet und das Bebauungsplanverfahren zur Beteiligung der Behörden, der Träger Öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit vereinfacht werden.

Seitens der Hansestadt Wismar ist vorgesehen, mit der Dewenter Tiefbau VerwaltungsGmbH einen Städtebaulichen Vertrag zur Übernahme der Planungskosten (siehe Anlage 3) abzuschließen.

**Finanzielle Auswirkungen** *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

| | |
|---|---|
| x | Keine finanziellen Auswirkungen |
| | Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3 |

**1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr**

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

**2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre**

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

**3. Investitionsprogramm**

| | |
|---|---|
| | Die Maßnahme ist keine Investition |
| | Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten |
| | Die Maßnahme ist eine neue Investition |

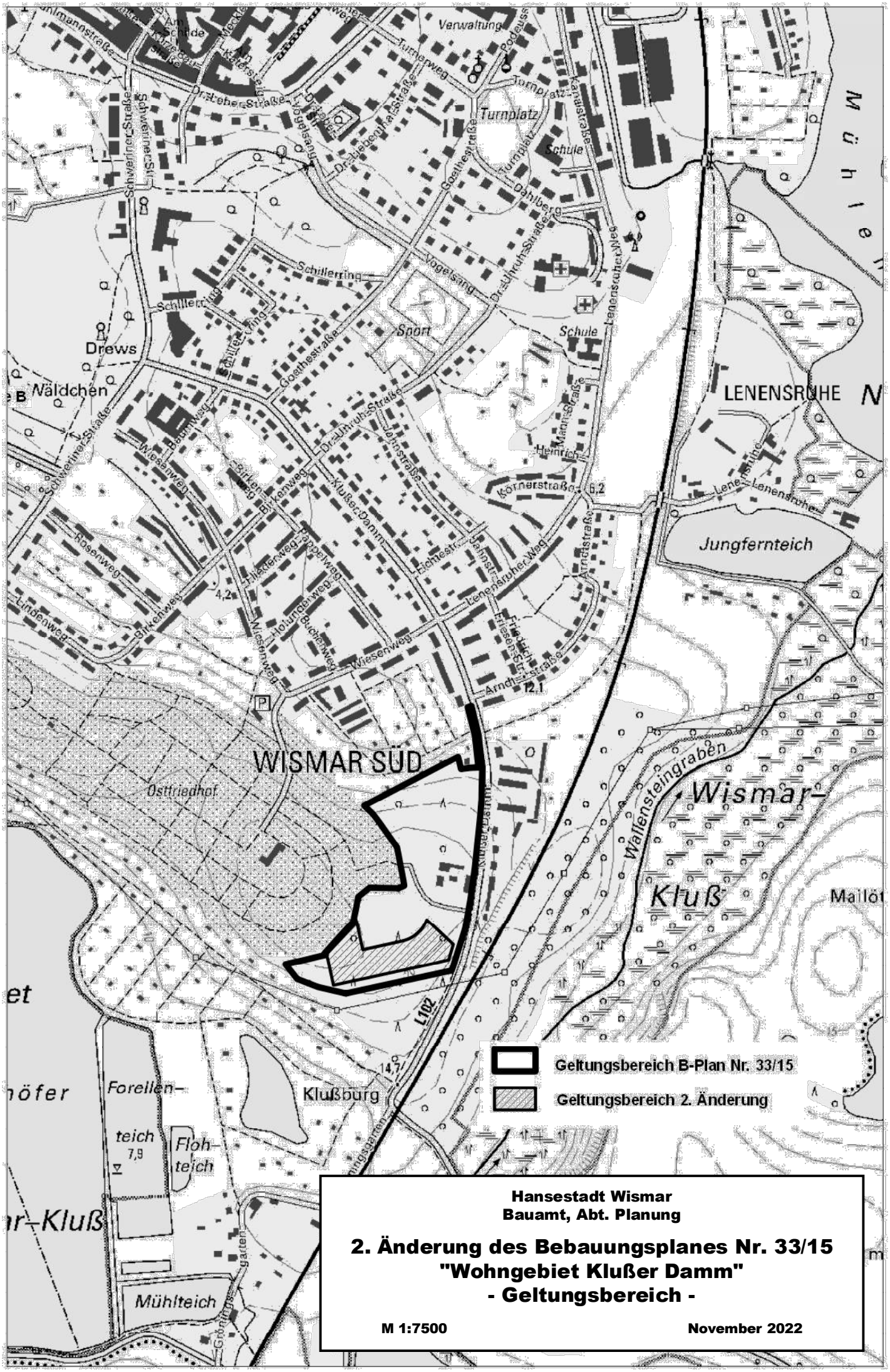
**4. Die Maßnahme ist:**

| | |
|---|---|
| x | neu |
| x | freiwillig |
| | eine Erweiterung |
| | Vorgeschrieben durch: |

**Anlage/n:**
Anlage 1 – Übersichtsplan Geltungsbereich
Anlage 2 – Antrag des Vorhabenträgers
Anlage 3 – Städtebaulicher Vertrag

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)




**Hansestadt Wismar**
**Bauamt, Abt. Planung**

# 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 "Wohngebiet Klußer Damm" - Geltungsbereich -

**M 1:7500** **November 2022**

# Eduard Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH

DEWENTER Tiefbau Verwaltungs GmbH · Hauptstraße 26 · 23974 Krusenhagen

Hansestadt Wismar
Bauamt, Abt. Planung

Kopenhagener Straße 1
**23966 Wismar**

Hansestadt Wismar
Bauamt
Amtsleiter
04. Okt. 2022
ASD 60.2

Wismar, 28.09.2022

**Bebauungsplan 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm"**
**Antrag zur Aufstellung eines Verfahrens zur 2. vereinfachten Änderung zum B-Plan**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Frau Mahnel,

hiermit stelle ich den Antrag zur Aufstellung eines Verfahrens zur 2. vereinfachten Änderung zum B-Plan 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm".

Die Änderung soll den Wegfall des Leitungsrechtes auf dem Flurstück 2442/250 und die Verbindung der Baugrenzen zwischen WA2 und WA3 auf den Flurstücken 2442/250 und 251 beinhalten.

Begründung

Der Kaufinteressent für das Grundstück 2442/250 benötigt für die Planung von Grundstückzuschnitt und Anordnung des Hauptgebäudes maximale Freiheit wie in den benachbarten Grundstücken.

Die Stadtwerke Wismar GmbH haben den Verzicht auf das Leitungsrecht schriftlich erklärt.

Ich bin gewillt, mit der Hansestadt Wismar einen städtebaulichen Vertrag über die hierfür erforderlichen städtebaulichen Leistungen einschließlich deren Finanzierung abzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfram Plieth
Eduard Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH

Anlagen Auszug B-Plan 33/15 und
Lageplan Flurstück 2442/250 und
Schreiben der SWW GmbH vom 04.07.2022

Gartenanlage
"Am Karpfenteich"
WA 1
WA 2
WA 3
WA 4
M2
M1.1
M1.2
A1
B
P
V
W
Ö
Schutzbereich - 110 kV-Leitung
Schutzbereich - 110 kV-Leitung
Strom-HS - 110 kV-Leitung
2 x Strom-HS - 20 kV-Leitung
Planstraße B
Planstraße A
Wirtschaftsweg
Geh- und Radweg
Lübow
nach Bad Kleinen
Klüßer Damm - L 102
nach Wismar
SR
SA
VG

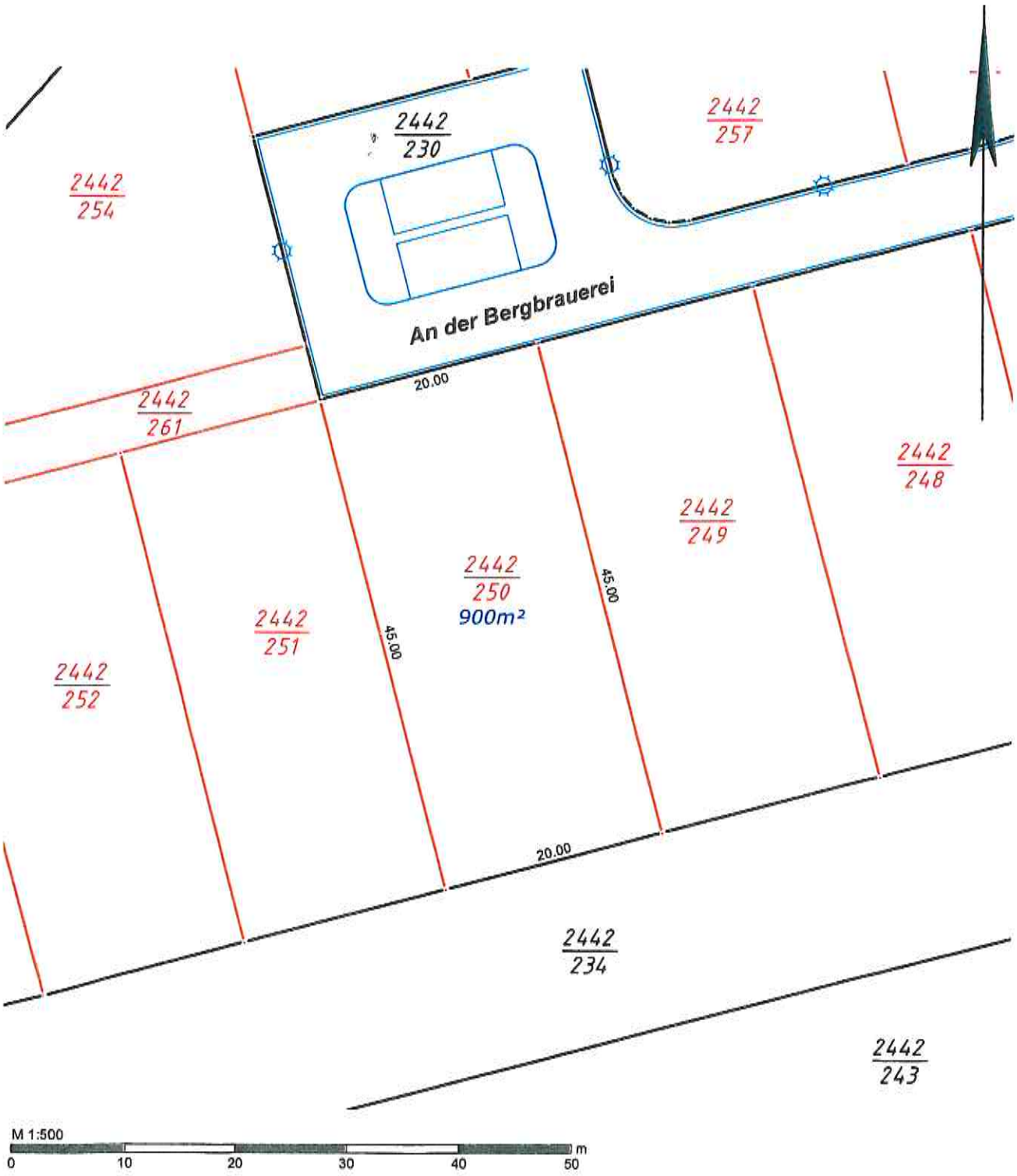
VERMESSUNGSBÜRO KERSTIN SIWEK
Öffentlich bestellte Vermessungsingenieurin

Kanalstraße 20, 23970 Wismar - Telefon: 03841/283200 - Telefax: 03841/213983 - email: info@vermessung-siwek.de

# Vorablageplan im Maßstab 1: 500

Antragsnummer: **4623-90-11**
BA 2 - Klußer Damm
An der Bergbrauerei/ Hopfenberg

| | |
|---|---|
| Datum: | 26.02.2021 |
| Gemeinde: | Wismar, Hansestadt |
| Gemarkung: | Wismar |
| Flur: | 1 |



stadtwerke WISMAR
Tag für Tag VOLLER ENERGIE

Stadtwerke Wismar GmbH · Postfach 11 11 · 23951 Wismar

Eduard Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH
Hauptstraße 26
23974 Krusenhagen

Stadtwerke Wismar GmbH
Flöter Weg 6 - 12 · 23970 Wismar
**Kundencenter**
Ladestraße 1a · 23970 Wismar
Kunden-Telefon: 03841 233-0
www.stadtwerke-wismar.de
service@stadtwerke-wismar.de
rechnungseingang@stadtwerke-wismar.de

08. Juli 2022

| Ihre Nachricht vom | Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Bearbeiter | Telefondurchwahl | Datum |
|---|---|---|---|---|---|
| 27.06.22 | - | TP/pe | Herr Pelka | 03841 233427 | 04.07.22 |

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der veränderten Ausführung der Versorgungsleitungen verzichten die Stadtwerke Wismar GmbH auf das Leitungsrecht der, auf dem Flurstück 2442/250 befindlichen, Vorbehaltsfläche.

Freundliche Grüße

Ihre Stadtwerke Wismar GmbH

i. A. Falk Berkholz

M. Pelka
i. A. Matthes Pelka

# Städtebaulicher Vertrag

## Zur Aufstellung der 2. vereinfachten Änderung zum Bebauungsplan Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm"

Zwischen

der Hansestadt Wismar

vertreten durch den Bürgermeister
Herr Thomas Beyer
Am Markt
23966 Wismar

– Stadt –

und

der Eduard Dewenter
Tiefbau Verwaltungs GmbH
Hauptstraße 26
23974 Krusenhagen

vertreten durch Herrn Dipl.-Ing Wolfram Plieth
alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführer

– Vorhabenträger –

wird auf der Grundlage von § 11 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 1 (5) BauGB folgender städtebaulicher Vertrag geschlossen:

### § 1

### Vorbemerkung

Der Bebauungsplan Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm" ist seit 21.01.2017 rechtskräftig. Seitdem läuft die Umsetzung der Planung auf Grundlage eines Erschließungsvertrages zwischen dem Vorhabenträger, der Dewenter Tiefbau Verwaltungs GmbH, und der Hansestadt Wismar.

Auf Grund der Tatsache, dass für die Versorgung des Gebietes mit Trinkwasser die Erschließungsplanung abgeändert und somit die Versorgungsleitung nicht mehr über Wohnbaufläche geführt wurde, ist das im Bebauungsplan festgesetzte Leitungsrecht gegenstandslos ge-

worden. Dieses nicht überbaubare Leitungsrecht trennt die Wohnbauflächen WA 2 und WA 3 und schränkt die freie Nutzung der Wohnbaufläche ein.

Da der Vorhabenträger seinen Bauherren ein möglichst von Belastungen freies Baugrundstück übergeben möchte, besteht seinerseits die Absicht nach Löschung der nicht mehr erforderlichen Planungsfestsetzung.

Zu diesem Zweck stellte er bei der Hansestadt Wismar den Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15.

Das Vertragsgebiet ist in dem in der Anlage zu diesem Vertrag beigefügten Lageplan gekennzeichnet. Die Gesamtgröße des Gebietes beträgt ca. 1,03 ha.

## § 2
## Vertragsgegenstand

1.
Der Vorhabenträger verpflichtet sich gegenüber der Stadt auf seine Kosten für das in § 1 genannte Gebiet die Planungsleistungen zu erbringen, deren Ergebnis ein rechtskräftiger vereinfachter Bebauungsplan für das in der Anlage zu diesem Vertrag gekennzeichnete Vertragsgebiet sein soll (2. vereinfachte Änderung zum Bebauungsplan Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm).
Der Vorhabenträger hat den Bebauungsplan durch ein qualifiziertes Planungsbüro, erstellen lassen. Die Beauftragung ist mit der Stadt abzustimmen.

2.
Der Vorhabenträger wird auf seine Kosten und in Abstimmung mit der Hansestadt Wismar für das Bebauungsplanverfahren erforderliche Fachgutachten beauftragen.

3.
Die ggf. durch die Planung ermittelten und erforderlichen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen sowie die damit einhergehenden Kosten der Durchführung dieser Maßnahmen trägt der Vorhabenträger. Näheres wird gegebenenfalls in einem gesonderten Städtebaulichen Vertrag vor Satzungsbeschluss geregelt.

4.
Die Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Planaufstellungsverfahrens obliegt der Stadt. Die Unabhängigkeit und Entscheidungsfreiheit der Stadt, insbesondere im Hinblick auf die planerische Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sowie während des gesamten Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes, bleiben dadurch unberührt. Die Mitwirkung des Vorhabenträgers bei der Vorbereitung und Durchführung des Planverfahrens, welche sich auf das Zusammenstellen von Planungsunterlagen für die Trägerbeteiligung und die Beschlussfassung der politischen Gremien, die Aufbereitung des Abwägungsmaterials und die Mittei-

lung des Abwägungsergebnisses beschränkt, stellt keine Übertragung der Durchführung von Verfahrensschritten im Sinne von § 4 b BauGB dar.

## § 3

## Haftungsausschluss

1.
Dem Vorhabenträger ist bekannt, dass gemäß § 2 Abs. 3 BauGB ein Anspruch auf Aufstellung des Bebauungsplanes durch diesen Vertrag nicht begründet werden kann.
Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen des Vorhabenträgers, die dieser im Hinblick auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes und den Vollzug dieses Vertrages tätigt, ist ausgeschlossen.

2.

Auch für den Fall des Nichtzustandekommens eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes hat der Vorhabenträger alle Kosten zu tragen. Ein gegenseitiger Kostenausgleich oder die gegenseitige Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen ist ausgeschlossen.
Für den Fall, dass sich die Nichtigkeit der Satzung des Bebauungsplanes im Verlauf eines gerichtlichen Streitverfahrens herausstellt, können Ansprüche gegen die Stadt nicht geltend gemacht werden.

## § 4

## Kündigung

1.
Eine Kündigung dieses Vertrages kann nur erfolgen, wenn die Ausführung des Vertrages technisch und/ oder rechtlich unmöglich ist oder der Grundstückskaufvertrag nicht zustande kommt.

2.
Unabhängig von dem Kündigungsrecht nach Absatz 1 steht jeder Seite bei Vertragsverstößen, das Recht der außerordentlichen Kündigung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu.

## § 5

## Rechtsnachfolge

Die Verpflichtungen dieses Vertrages sind etwaigen Rechtsnachfolgern aufzuerlegen mit der Maßgabe, diese entsprechend weiterzugeben.

## § 6

## Vertragsbestandteile

Diesem Vertrag liegt als Anlage der Lageplan über den Geltungsbereich der 2. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15 „Wohngebiet Klußer Damm" bei. Er ist Bestandteil des Vertrages.

## § 7

## Wirksamwerden

Der Vertrag ist mit seiner Unterzeichnung wirksam.

## § 8
## Schlussbestimmungen

1.
Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist vierfach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je zwei Ausfertigungen.

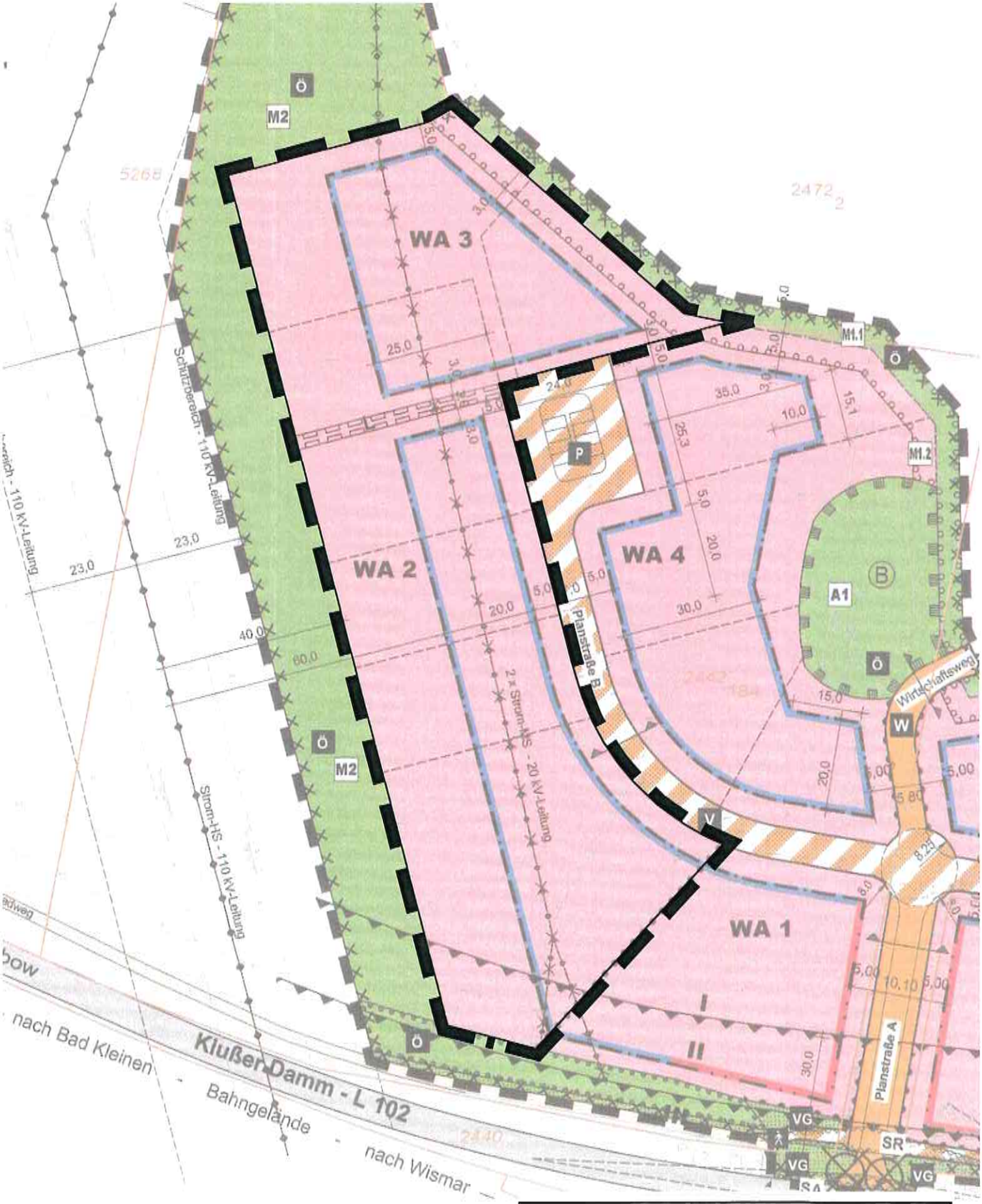
2.
Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages im Zweifel nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck dieses Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

Wismar, den

Thomas Beyer
Bürgermeister

Wismar, den

Dipl.-Ing. Wolfram Plieth
Geschäftsführer




**Hansestadt Wismar**

In Aussicht genommener Geltungsbereich zur
2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 33/15
„Wohngebiet Klußer Damm"

Maßstab: 1: 1000

Bearbeitungsstand 07.11.2022

| Beschlussvorlage öffentlich<br><br>Federführend:<br>60.2 Abt. Planung<br><br>Beteiligt:<br>I Bürgermeister<br>II Senator<br>III Senatorin<br>1 Büro der Bürgerschaft<br>60 BAUAMT | **Nr.** | **VO/2022/4530 öffentlich** |
|---|---|---|
| | Datum: | 21.10.2022 |
| | Verfasser/-in: | Prante, Beate |

**Bauleitplanung der Hansestadt Wismar**
**Bebauungsplan Nr. 86/22 "Erweiterung Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium"**
**Aufstellungsbeschluss**

| Status | Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Öffentlich | 12.12.2022 | Bau- und Sanierungsausschuss | Vorberatung |
| Öffentlich | 15.12.2022 | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | Entscheidung |

---

**Beschluss:**

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt für einen Teilbereich der Kleingartenanlage Am Wallgarten angrenzend zum Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium die Aufstellung eines Bebauungsplanes.
Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB für Bebauungspläne der Innenentwicklung.

2. Der Bebauungsplan erhält die Bezeichnung Nr. 86/22 „Erweiterung Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium".

3. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86/22 wird wie folgt begrenzt:
im Norden: von der Kleingartenanlage Am Wallgarten (Verein Im Wall e.V.)
im Nordosten: vom Schulgelände des Gerhart-Hauptmann-Gymnasiums
im Südosten: von der Kleingartenanlage Am Wallgarten (Verein Im Wall e.V.)
im Südwesten: von der Kleingartenanlage Am Wallgarten (Verein Im Wall e.V.)
(Lageplan siehe Anlage 1)

Der Geltungsbereich hat eine Größe von ca. 0,6 ha.

4. Der Beschluss zur Einleitung des Bauleitplanverfahrens ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB öffentlich bekannt zu machen.

5. Die Beteiligungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB sind von der Verwaltung durchzuführen.

6. Der Bürgermeister der Hansestadt Wismar wird legitimiert mit dem Vorhabenträger, dem Landkreis Nordwestmecklenburg einen Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 86/22 entsprechend Anlage 2c abzuschließen.

**Begründung:**

Der Landkreis Nordwestmecklenburg als Schulträger für das Gerhart-Hauptmann-Gymnasium beabsichtigt dieses zu sanieren und zu erweitern. Durch das Vorhaben wird die bereits jetzt sehr begrenzt vorhandene Schulhof-/Freifläche weiter eingeschränkt.
Um eine der Schülerzahl entsprechend große Freifläche herstellen zu können, werden zusätzliche Flächen in unmittelbarer Umgebung des Schulstandortes benötigt.
Angrenzend an das derzeitige Schulgelände befindet sich die Kleingartenanlage Am Wallgarten, Eigentümerin der Fläche ist die Hansestadt Wismar. Gepachtet und betrieben wird die Anlage durch den Verein Im Wall e.V. Die Anlage wird nicht mehr vollständig genutzt, einige Gärten sind nicht verpachtet und verwildert.
Der Landkreis Nordwestmecklenburg beabsichtigt, eine ca. 0,6 ha große Fläche des betreffenden Flurstücks zu erwerben und hier entsprechend einem städtebaulichen Konzept (siehe Anlage 2b) eine zusätzliche Freifläche und Außenanlagen als Erweiterung des Schulstandortes zu errichten. Vorgesehen sind u.a. Sportanlagen (Volleyball, Basketball, Tischtennis), Aufenthaltsbereiche, eine Fahrradstellanlage sowie in Ergänzung zu den Kleingärten in der Nachbarschaft ein sogenanntes „Grünes Klassenzimmer". Die Erweiterung ermöglicht die Umgestaltung und Optimierung des jetzigen Schulhofes.
Für die Umsetzung des Projektes ist die Aufgabe von 13 Parzellen (Kleingärten) erforderlich. Hierzu erfolgten zwischen dem Landkreis Nordwestmecklenburg und dem Vorstand des Kleingartenvereins bereits Gespräche. Wenn gewünscht stehen für die derzeitigen Nutzer/ Pächter Austauschgärten in der gleichen Anlage zur Verfügung.

Voraussetzung für eine rechtssichere Kündigung der Pachtverhältnisse einzelner Parzellen ist die Einleitung und Umsetzung eines Bauleitplanverfahrens.
Der Landkreis Nordwestmecklenburg stellte deshalb mit Schreiben vom 01.11.2022 einen Antrag auf Aufstellung eines Bebauungsplanes (siehe Anlage 2a).
Ziel der Planung ist die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes zur Schulhoferweiterung. Städtebauliche Gründe stehen diesem Ansinnen nicht entgegen.
Für die Erarbeitung der Planunterlagen wird zwischen der Hansestadt Wismar und dem Landkreis Nordwestmecklenburg als Vorhabenträger ein Städtebaulicher Vertrag (siehe Anlage 2c) abgeschlossen.

Das Planverfahren soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB für Bebauungspläne der Innenentwicklung durchgeführt werden. Dies darf entsprechend § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB angewandt werden, wenn die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO weniger als 20.000 m² beträgt.
Die Fläche des Geltungsbereiches beträgt ca. 6.000 m² (die versiegelte Fläche ist nur ein sehr geringer Teil davon) und beinhaltet ausschließlich die Erweiterungsfläche für das Schulgelände als Schulhof-/Freifläche. Dies begründet sich im Wesentlichen mit dem Gebot der planerischen Zurückhaltung und mit der bereits positiv beschiedenen Bauvoranfrage zum Erweiterungsbau auf dem derzeitigen Schulgelände.
Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB gelten im beschleunigten Verfahren die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB. In diesem kann u.a. von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen werden. Des Weiteren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten

umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der Zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Abs. 1 und § 10 Abs. 1 BauGB abgesehen; § 4c BauGB ist nicht anzuwenden.

Die Fläche ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten dargestellt. Der Flächennutzungsplan ist in diesem Bereich im Wege der Berichtigung gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB anzupassen.

**Finanzielle Auswirkungen** *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

| | |
|---|---|
| x | Keine finanziellen Auswirkungen |
| | Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3 |

**1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr**

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

**2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre**

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

**3. Investitionsprogramm**

| | |
|---|---|
| | Die Maßnahme ist keine Investition |
| | Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten |
| | Die Maßnahme ist eine neue Investition |

**4. Die Maßnahme ist:**

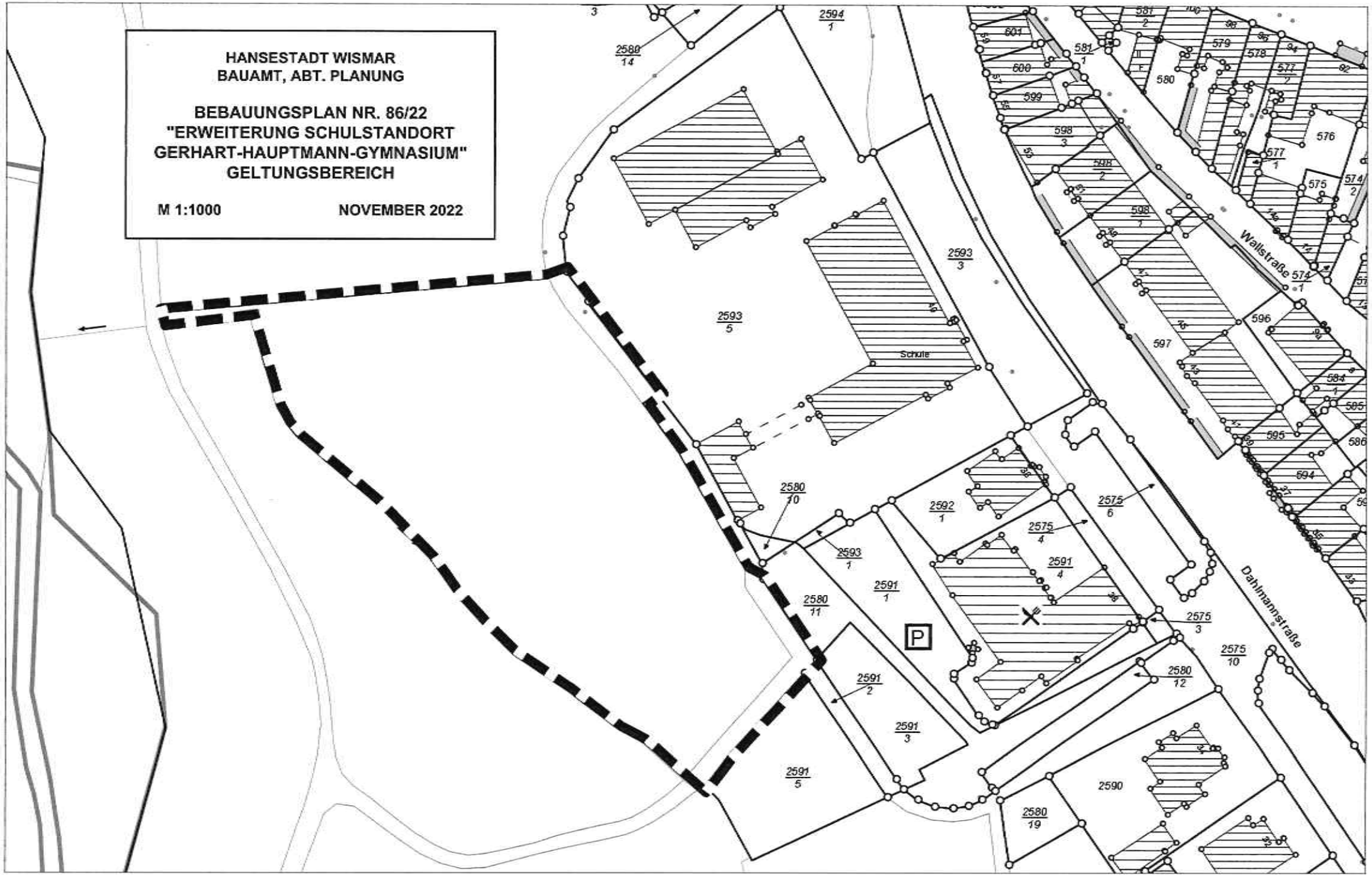
| | |
|---|---|
| x | neu |
| x | freiwillig |
| | eine Erweiterung |
| | Vorgeschrieben durch: |

**Anlage/n:**

1 Lageplan Geltungsbereich
2a Antrag zur Aufstellung des Bebauungsplanes
2b Städtebauliches Konzept
2c Städtebaulicher Vertrag

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)


HANSESTADT WISMAR
BAUAMT, ABT. PLANUNG
BEBAUUNGSPLAN NR. 86/22
"ERWEITERUNG SCHULSTANDORT
GERHART-HAUPTMANN-GYMNASIUM"
GELTUNGSBEREICH
M 1:1000
NOVEMBER 2022
Wallstraße
Dahlmannstraße
Schule
P

**Landkreis Nordwestmecklenburg**
**Der Landrat**

Landkreis Nordwestmecklenburg · Postfach 1565 · 23958 Wismar

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Herrn Thomas Beyer
Postfach 1245
23952 Wismar

Auskunft erteilt Ihnen Frau Hilscher
Zimmer 4.307 · Börzower Weg 3 · 22936 Grevesmühlen

**Telefon** 03841 3040-6502 **Fax** 03841 3040-86502
**E-Mail** k.hilscher@nordwestmecklenburg.de

**Unsere Sprechzeiten**
Di 09:00 - 12:00 Uhr · 13:00 - 16:00 Uhr
Do 09:00 - 12:00 Uhr · 13:00 - 18:00 Uhr

**Unser Zeichen:**
Grevesmühlen, 01.11.2022

**Antrag für Aufstellungsbeschluss (städtebaulicher Vertrag)**
**Gemarkung Wismar, Flur 1, Teilfläche des Flurstück 2580/23**

Sehr geehrter Herr Beyer,

wie Ihnen bekannt ist, plant der Landkreis Nordwestmecklenburg das Gerhart-Hauptmann-Gymnasium mit einem Ergänzungsbau zu erweitern und das Bestandsgebäude zu sanieren. Durch dieses Vorhaben wird die bereits sehr begrenzt vorhandene Schulhoffläche weiter eingeschränkt. Um eine der Schüleranzahl entsprechende Schulhoffläche herzustellen, werden somit zusätzliche Flächen in unmittelbarer Umgebung des Schulstandortes benötigt.

Nach den hierzu bereits erfolgten Vorabstimmungen besteht lediglich die Möglichkeit, diese Flächen im Bereich der Kleingartenanlage „Am Wallgarten" zu gewinnen. Auch hier sind wir bereits in einem regen und sehr positiv verlaufenden Austausch mit dem Kleingartenverein.

Um jedoch einen rechtssicheren Kündigungsgrund gegenüber den Pächtern der einzelnen Parzellen des Kleingartenvereins vorzuweisen, ist es notwendig, ein entsprechendes Bauleitverfahren einzuleiten und umzusetzen. Mit diesem Schreiben stellen wir nun den Antrag, ohne dabei die enge Kooperation mit den Beteiligten bzw. insbesondere mit dem Kleingartenverein zu vernachlässigen.



Landkreis Nordwestmecklenburg
Kreissitz Wismar
Rostocker Straße 76
23970 Wismar

**Telefon** 03841 3040 0
**Fax** 03841 3040 6599
**E-Mail** info@nordwestmecklenburg.de
**Web** www.nordwestmecklenburg.de

**Bank** Sparkasse Mecklenburg-Nordwest
**IBAN** DE61 1405 1000 1000 0345 49
**BIC** NOLADE21WIS
**CID** DE46NWM00000033673

Der notwendige Geltungsbereich des B-Planes ist dem beiliegenden Lageplan der Variantenuntersuchung zu den Außenanlagen zu entnehmen. Im Wesentlichen ist hier eine etwa 0,6 ha große Teilfläche des Flurstücks 2580/23 betroffen. Derzeit ist von Seiten des Landkreises geplant, diese Fläche zu erwerben.

Das dafür notwendige Bauleitverfahren soll im Rahmen eines beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Dies begründet sich im Wesentlichen mit dem Gebot der planerischen Zurückhaltung und mit der bereits positiv beschiedenen Bauvoranfrage zum Erweiterungsbau. Für diesen Erweiterungsbau bedarf es demnach keines B-Planes, da eine Baugenehmigung nach § 34 BauGB zu erteilen wäre.

Für die zu erwerbende Liegenschaft ist eine Bauleitplanung jedoch notwendig, da gegenwärtig die von der Schulhoferweiterung betroffene Fläche als Grünfläche mit der Zweckbestimmung einer Dauerkleingartenanlage genutzt wird.

Zur Umsetzung des Vorhabens müssten demzufolge **13 Parzellen (Gärten)** entfallen, um eine Freifläche und Außenanlagen (zusätzliche Schulhoffläche) für das Gerhart-Hauptmann Gymnasium zu errichten. Austauschgärten würden, soweit vorhanden, vom Vorstand des Gartenvereins zur Verfügung gestellt werden. Diesbezüglich laufen mit dem Vorstand Gespräche. Weiterhin werden aktuell die nötigen Wertgutachten der entfallenden Gärten erstellt. Hierzu wird es auf Arbeitsebene entsprechende Feinabstimmungen geben.

Das Freiflächenkonzept soll eine hohe Aufenthaltsqualität für die Schülerschaft und das Lehrpersonal bieten. Die erforderlichen Aufenthalts- und Pausenflächen von etwa 0,6 ha sollen den Jahrgangsstufen entsprechend in Bereiche gegliedert und altersmäßig differenziert gestaltet werden, wobei auf eine gute Übersichtlichkeit geachtet werden muss.

Das Konzept soll vielfältige Nutzungsanforderungen wie beispielsweise „Grüne"-Klassenzimmer, Bewegung, Spiel, Kommunikation, Ruhe und Entspannung erfüllen. Weiterhin soll ein differenziertes Angebot an Ausstattungsmerkmalen, wie z. B. Sitzmöglichkeiten, flexible Überdachungen, Schutz gegen Niederschlag und Sonneneinstrahlung Berücksichtigung finden.



Landkreis Nordwestmecklenburg
Kreissitz Wismar
Rostocker Straße 76
23970 Wismar

**Telefon** 03841 3040 0
**Fax** 03841 3040 6599
**E-Mail** info@nordwestmecklenburg.de
**Web** www.nordwestmecklenburg.de

**Bank** Sparkasse Mecklenburg-Nordwest
**IBAN** DE61 1405 1000 1000 0345 49
**BIC** NOLADE21WIS
**CID** DE46NWM00000033673

In der Anlage erhalten Sie den bereits von mir unterzeichneten städtebaulichen Vertrag in vierfacher Ausfertigung, mit der Bitte **zwei von Ihnen unterzeichnete Exemplare an mich zurückzusenden.**

Für die bisherige positive Begleitung des Projektes „Erweiterung des Gerhart-Hauptmann-Gymnasiums" möchte ich mich an dieser Stelle bedanken. Ich bin mir sicher, dass hier gute Voraussetzungen für die Zukunft der Stadt Wismar und den des Landkreises geschaffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Tino Schomann

**Anlagen**

1. Städtebaulicher Vertrag
2. Lageplan

*Allgemeine Datenschutzinformation*
*Der Kontakt zum Landkreis Nordwestmecklenburg ist mit der Verarbeitung von personenbezogenen Daten verbunden. Weitere Informationen erhalten Sie hier: https://www.nordwestmecklenburg.de/de/datenschutzhinweise.html*



Landkreis Nordwestmecklenburg
Kreissitz Wismar
Rostocker Straße 76
23970 Wismar

**Telefon** 03841 3040 0
**Fax** 03841 3040 6599
**E-Mail** info@nordwestmecklenburg.de
**Web** www.nordwestmecklenburg.de

**Bank** Sparkasse Mecklenburg-Nordwest
**IBAN** DE61 1405 1000 1000 0345 49
**BIC** NOLADE21WIS
**CID** DE46NWM00000033673

**HWI Gerhart-Hauptmann-Gymnasium**
**Variante I Maximale Fläche**
**M 1:500**

BHF BENDFELDT HERRMANN FRANKE
LandschaftsArchitekten GmbH

**Hinweise:**

- Gestaltungsidee des Wettbewerbes bleibt erhalten
  - Hineinziehen der Kleingartenflächen und Neubau (Gartenhaus) im Grünen
  - Kontrast zwischen befestigtem Schulhof und grünen Aufenthaltsflächen bleibt erhalten
- alle Funktionsbereiche sind integrierbar
- Grüne Hänge/Böschungen vermitteln zwischen den Höhen
- barrierefreie Erschließung aller Nutzungen möglich
- große, zusammenhängende Grünräume möglich
- großzügige Fahrradtellanlage

- betrifft laut Vermessung 11 Kleingartenanlagen
- neuer Erschließungsweg kreuzt oberhalb des verrohrten Gewässers

# Städtebaulicher Vertrag
# zum Bebauungsplan Nr. 86/22

# „Erweiterung Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium“

Zwischen

der Hansestadt Wismar

vertreten durch den Bürgermeister
Herrn Thomas Beyer
Am Markt
23966 Wismar

**– Stadt –**

und dem

Landkreis Nordwestmecklenburg

vertreten durch den Landrat
Herrn Tino Schomann
Rostocker Straße 76
23970 Wismar

**– Vorhabenträger –**

wird auf der Grundlage von § 11 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauGB folgender städtebaulicher Vertrag geschlossen:

## § 1
## Vorbemerkung

Das Vertragsgebiet ist in dem in der Anlage zu diesem Vertrag beigefügten Lageplan gekennzeichnet und umfasst eine Teilfläche (Parzelle) des Flurstücks 2580/23, der Gemarkung Wismar, Flur 1.
Der Vorhabenträger ist Eigentümer der Grundstücke bzw. beabsichtigt deren Erwerb.

Die Fläche des Planbereiches ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingartenanlage dargestellt. Eine verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan) liegt derzeit nicht vor.

Der Vorhabenträger beabsichtigt im Rahmen der Erweiterung des Bestandsgebäudes des Gerhart-Hauptmann-Gymnasiums im Planbereich zusätzliche Schulhoffläche (Freiflächen und Außenanlagen) zu errichten.
Das veranlasst die Hansestadt Wismar ein Bauleitplanverfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes durchzuführen. Der aufzustellende Bebauungsplan erhält die Bezeichnung Nr. 86/22 „Erweiterung Schulstandort Gerhart-Hauptmann-Gymnasium".
Das Vertragsgebiet ist in dem in der Anlage zu diesem Vertrag beigefügten Lageplan rot gekennzeichnet. Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt ca. 0,6 ha.

## § 2
## Vertragsgegenstand

(1) Der Vorhabenträger verpflichtet sich gegenüber der Stadt auf seine Kosten für das in § 1 genannte Gebiet die Planungsleistungen zu erbringen, deren Ergebnis ein rechtskräftiger qualifizierter Bebauungsplan für das in der Anlage zu diesem Vertrag gekennzeichnete Vertragsgebiet sein soll (Bebauungsplan Nr. 86/22). Hierfür hat der Vorhabenträger den Bebauungsplan durch einen in einer Architektenkammer bzw. Architekten-/Ingenieurkammer gelisteten Stadtplaner bzw. Architekten für Stadtplanung erstellen zu lassen (Nachweis erforderlich). Die Beauftragung ist mit der Stadt abzustimmen. Nach Abschluss der Arbeiten sind der Hansestadt Wismar die Planungsunterlagen (Ausfertigungsexemplare) in dreifacher Ausführung sowie digital im dxf- und im dwg-Format entsprechend der Datenübergabevorschrift der Hansestadt Wismar zu übergeben.

(2) Der Vorhabenträger wird auf seine Kosten und in Abstimmung mit der Hansestadt Wismar für das Bebauungsplangebiet eine Vermessung entsprechend der Richtlinien der Hansestadt Wismar beauftragen.

(3) Der Vorhabenträger verpflichtet sich, alle im Rahmen der Bauleitplanung erforderlichen Fachgutachten (beispielsweise Naturschutz, Artenschutz, Schallschutz, Verkehrskonzept, Entwässerungskonzept etc.) auf seine Kosten beizubringen.

(4) Die durch die Planung ermittelten und erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen sowie die damit einhergehenden Kosten der Durchführung dieser Maßnahmen trägt der Vorhabenträger. Näheres wird gegebenenfalls in einem gesonderten Städtebaulichen Vertrag vor Satzungsbeschluss geregelt.

(5) Die Hansestadt Wismar verfolgt das Ziel, bereits auf der Ebene der Bauleitplanung durch geeignete planungsrechtliche Vorgaben einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur ökologischen Siedlungsentwicklung zu leisten.
Im Rahmen der Bauleitplanung sind auf Grundlage der aktuellen rechtlichen Vorgaben, beispielsweise der Energieeinsparungsverordnung (EnEV), textliche Festsetzungen als maßvolle energetische Mindeststandards zu formulieren.
Im Rahmen der Erschließungsplanung sind Systeme zur effizienten, nachhaltigen, ressourcenschonenden und wirtschaftlichen Strom- und Wärmeversorgung des Plangebietes zu prüfen. Dementsprechend ist ein Quartierskonzept für Energie- und Wärmeversorgung in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Wismar, den örtlichen Netzbetreibern/Versorgungsunternehmen und ggf. mit Betreibern dezentraler Lösungen zu erstellen, welches den z.g. Kriterien entspricht.
Klimatische Auswirkungen aufgrund dieser Bauleitplanung sind vom Vorhabenträger mit Hilfe einer von der Hansestadt Wismar erarbeiteten „Checkliste Klimaschutz" zu überprüfen und im Rahmen der Begründung zum Bebauungsplan darzustellen.

(6) Die Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Planaufstellungsverfahrens obliegt der Stadt. Die Unabhängigkeit und Entscheidungsfreiheit der Stadt, insbesondere im Hinblick auf die planerische Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sowie während des gesamten Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes, bleiben dadurch unberührt. Die Mitwirkung des Vorhabenträgers bei der Vorbereitung und Durchführung des Planverfahrens, welche sich auf das Zusammenstellen von Planungsunterlagen für die Trägerbeteiligung und die Beschlussfassung der politischen Gremien, die Aufbereitung des Abwägungsmaterials und die Mitteilung des Abwägungsergebnisses beschränkt, stellt keine Übertragung der Durchführung von Verfahrensschritten im Sinne von § 4b BauGB dar.

## § 3
## Haftungsausschluss

(1) Dem Vorhabenträger ist bekannt, dass gemäß § 2 Abs. 3 BauGB ein Anspruch auf Aufstellung des Bebauungsplanes durch diesen Vertrag nicht begründet werden kann.
Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen des Vorhabenträgers, die dieser im Hinblick auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes und den Vollzug dieses Vertrages tätigt, ist ausgeschlossen.

(2) Auch für den Fall des Nichtzustandekommens eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes hat der Vorhabenträger alle Kosten zu tragen. Ein gegenseitiger Kostenausgleich oder die gegenseitige Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen ist ausgeschlossen. Für den Fall, dass sich die Nichtigkeit der Satzung des Bebauungsplanes im Verlauf eines gerichtlichen Streitverfahrens herausstellt, können Ansprüche gegen die Stadt nicht geltend gemacht werden.

## § 4
## Kündigung

(1) Eine Kündigung dieses Vertrages kann nur erfolgen, wenn die Ausführung des Vertrages technisch und/ oder rechtlich unmöglich ist.

(2) Unabhängig von dem Kündigungsrecht nach Absatz 1 steht jeder Seite bei Vertragsverstößen das Recht der außerordentlichen Kündigung entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu.

## § 5
## Rechtsnachfolge

Die Verpflichtungen dieses Vertrages sind etwaigen Rechtsnachfolgern aufzuerlegen mit der Maßgabe, diese entsprechend weiterzugeben.

## § 6
## Vertragsbestandteile

Diesem Vertrag liegt als Anlage der Lageplan über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86/22 bei. Dieser ist Bestandteil des Vertrages.

## § 7
## Wirksamwerden

Der Vertrag ist mit seiner Unterzeichnung wirksam.

## § 8
## Schlussbestimmungen

(1) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist vierfach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je zwei Ausfertigungen.

Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages im Zweifel nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck dieses Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

| | |
|---|---|
| Wismar, den | Wismar, den 01.11.2022 |
| Hansestadt Wismar | Landkreis Nordwestmecklenburg |
| Thomas Beyer<br>Bürgermeister | Tino Schomann<br>Landrat |

| Beschlussvorlage öffentlich<br><br>Federführend:<br>60.2 Abt. Planung<br><br>Beteiligt: | Nr. | VO/2022/4568<br>öffentlich |
|---|---|---|
| | Datum: | 23.11.2022 |
| | Verfasser/-in: | Müller, Swantje<br>Groth, Jan<br>Kayatz, Maike |

**Bürgergutachten als Grundlage zur Gestaltung der Freiflächen im Bahnhofsumfeld**

| Status | Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|

**Beschluss:**
Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt, dass das Bürgergutachten – als Ergebnis der durchgeführten Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gestaltung der Freiflächen vor den Bahnhofsgebäuden – als Grundlage für die weitere Planung sowie Aufgabenstellung zur Vergabe der Planungsleistungen dient.

**Begründung:**
Auf Grundlage der beschlossenen „Handreichung und Leitlinie zur Beteiligung von Einwohnerinnen und Einwohnern der Hansestadt Wismar“, wurde pilothaft mit repräsentativ ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt Wismar eine vorbereitende Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Gestaltung der öffentlichkeitswirksamen, großzügigen Freiflächen zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße bis zum ZOB, wurde mit 26 im Zufallsverfahren ausgewählten Bürgerinnen und Bürger an drei Workshoptagen (23. und 24. September sowie 22. Oktober 2022) erarbeitet. Die Ideen, Empfehlungen und Anregungen der Teilnehmenden sind als Ergebnis in Form eines Bürgergutachtens (siehe Anlage) dargestellt.

Das Bürgergutachten soll als Grundlage und Basis der weiteren Planung sowie für die Erstellung einer Aufgabenstellung für das noch zu beauftragende Planungsbüro dienen. Mit Beschluss des Bürgergutachtens, wird die eigentliche Objektplanung zur Freiflächengestaltung nach Vergabe durch ein Planungsbüro erarbeitet. Ein Überblick der darauf aufbauenden Planungsschritte in Form eines Zeitstrahls, ist der beigefügten Präsentation zu entnehmen.

**Finanzielle Auswirkungen** *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

| | |
|---|---|
| | Keine finanziellen Auswirkungen |
| | Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3 |

## 1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

## 2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

**3. Investitionsprogramm**

| | |
|---|---|
| | Die Maßnahme ist keine Investition |
| | Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten |
| | Die Maßnahme ist eine neue Investition |

**4. Die Maßnahme ist:**

| | |
|---|---|
| | neu |
| | freiwillig |
| | eine Erweiterung |
| | Vorgeschrieben durch: |

**Anlage/n:**

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

# Bürgergutachten

## Beteiligungsverfahren

Freiflächenplanung im Bahnhofsumfeld der Hansestadt Wismar

Oktober 2022

## Herausgeberinnen

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Am Markt 1
23966 Wismar

bauamt@wismar.de
03841-251-6001
www.wismar.de

Hochschule Wismar
Fachbereich Bauingenieurwesen, Fachgebiet
Wasserbau und Hydromechanik
Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe
Philipp-Müller-Straße 14
23966 Wismar
www.hs-wismar.de

## Moderation

Markus Birzer
Politik- und Unternehmensberatung
Missundestrasse 14
22769 Hamburg
www.birzer-beratung.de

## Städtebauförderung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB):
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
www.staedtebaufoerderung.info

## Projektförderung HWI-PLAN

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 67DAS155A/B
Laufzeit: März 2019 – April 2023

## Unterstützung

Für die Unterstützung bei der Organisation und Durchführung bedanken wir uns bei allen Helferinnen und Helfern der Verwaltung der Hansestadt Wismar, der Hochschule Wismar und dem Moderator Markus Birzer. Wir danken zudem allen Einwohnerinnen und Einwohnern, die mit großem Elan an dem Beteiligungsworkshop teilgenommen haben.

## Inhalt

Danksagung ..... 4
Vorwort ..... 5
Arbeitsaufgabe ..... 6
Methode und Ablauf ..... 6
Ergebnisse ..... 9
Fazit ..... 12
Anhang 1: Protokoll zum Workshoptag am 23.9.2022 ..... 13
Anhang 2: Protokoll zum Workshoptag am 24.9.2022 ..... 25
Anhang 3: Protokoll zum Workshoptag am 22.10.2022 ..... 55

## Danksagung

Das vorliegende Bürgergutachten ist das Ergebnis der engagierten Arbeit von Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt Wismar. Besonderer Dank für Ihre konstruktive und intensive Zusammenarbeit geht an:

*Reiner Dieckmann | Gerda Levold | Maximilian Singer | Dirk Reppin | Johannes Ferner | Claudia Große | Jutta Heth | Cornelia Tänzer | Virginia Marmetschke | Erik Spangenberg | Grit Hannemann | Loyda Zogaib | Ihor Briushynin | Thomas Dahlke | Gudrun Puschert | Torsten Tasler | Peter Dost | Uwe-Erich Glävke | Mandy Schmudlach | Johannes Westfahl | Razan Shikha | Riad Alasafin | Gudrun Henneberg | Claudia Lingner | Ramona Peitsch | Madlen Köbcke*

**Experten-Team**

Als Expertinnen und Experten sowie als Organisatorinnen und Organisatoren wirkten seitens der Verwaltung der Hansestadt Wismar mit:

*Nadine Domschat-Jahnke | Jan Groth | Maike Kayatz | Ivonne Zwick | Torsten Lange | Swantje Müller | Beate Prante | Cornelia Mahnel | Peter Rittemann | Marco Trunk | Norbert Wiaterek*

Als Expertin und Experten sowie als Organisatorin und Organisatoren wirkten seitens der Hochschule Wismar mit:

*Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe | Dr. Jörn von Elsenau | Damian Lürbke*

**Moderation**

Als externer Moderator unterstützte *Herr Markus Birzer* den Beteiligungsprozess.

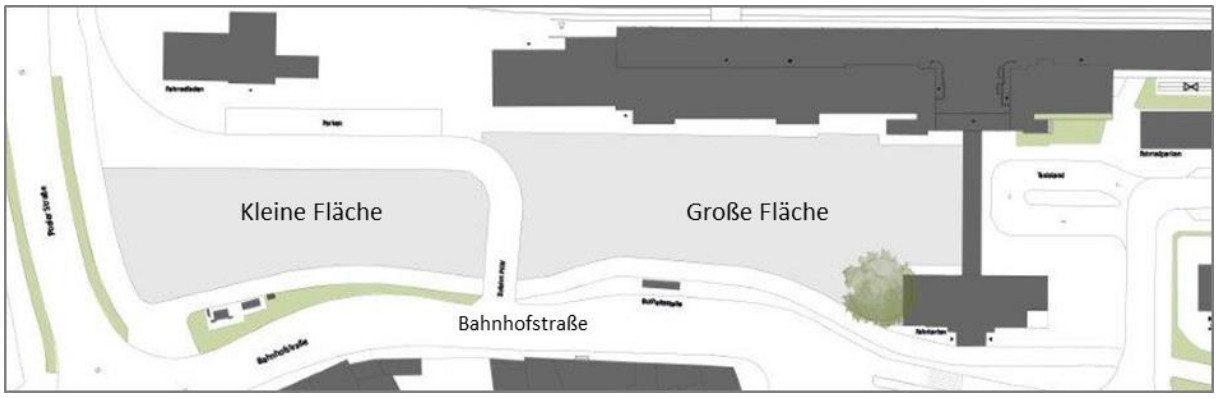
# Vorwort

Im Rahmen des von der Hansestadt Wismar und der Hochschule Wismar bearbeiteten und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz geförderten Projekts 'Klimawandelangepasste kommunale Infrastrukturplanung in der Hansestadt Wismar – HWI-PLAN', hat die Hansestadt Wismar ein frühzeitiges Beteiligungsverfahren zur 'Freiflächengestaltung im Bahnhofsumfeld' durchgeführt. Das Verfahren basiert auf der durch die Bürgerschaft beschlossenen „Handreichung und Leitlinie zur Beteiligung von Einwohnerinnen und Einwohnern der Hansestadt Wismar“.

Insgesamt 26 im Zufallsverfahren aus allen Stadtteilen ausgewählte Bürgerinnen und Bürger haben an drei Workshoptagen - am 23. und 24. September sowie am 22. Oktober 2022 - ihre Ideen, Empfehlungen, Anregungen und Fragen zur Gestaltung der Freiflächen im Bahnhofsumfeld erarbeitet und formuliert. Die Ergebnisse sind in diesem Gutachten zusammengefasst.

## Arbeitsaufgabe

Die großzügige, unbebaute Freifläche zwischen den Bahnhofsgebäuden, der Bahnhofstraße und dem Zentralen Omnibus Bahnhof ZOB ist ein verkehrlicher Dreh- und Angelpunkt für viele Bürgerinnen und Bürger sowie Touristen und Reisende. Von hier aus haben die Besucher die Möglichkeit zum Hafen, in die Altstadt oder zum Lindengarten zu flanieren. Für ein Höchstmaß an Aufenthaltsqualität in dem neu zu planenden Gebiet, sammelten die Teilnehmenden ihre Ideen und Gedanken zur Gestaltung der Flächen. In der Ideenfindung wurden die folgenden Themengebiete vorrangig thematisiert: Begrünung, Aufenthalt und Freizeit, Sicherheit und Ausstattung sowie Klima.




## Methode und Ablauf

Nachdem die 26 Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit den Expertinnen und Experten sowie dem externen Moderator am ersten Tag bei einem Beteiligungsspaziergang die zu gestaltenden Flächen im Bahnhofsumfeld begutachtet hatten, folgte an den darauffolgenden Tagen die Gruppenarbeit. Aus den 26 Teilnehmenden wurden in zufälliger Zusammenstellung vier Kleingrup-

pen gebildet. Die Gruppen arbeiteten an den vier Thementischen, die reihum von den einzelnen Gruppen besucht wurden (Beteiligungsmethode „World-Café“):

- Begrünung,
- Aufenthalt und Freizeit,
- Sicherheit und Ausstattung sowie
- Klima.

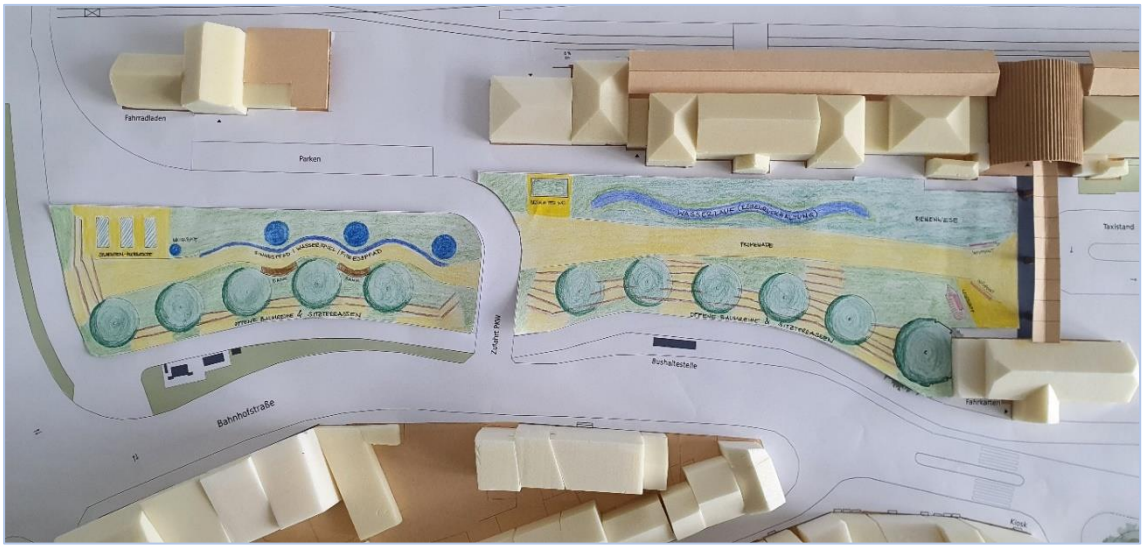
Die einzelnen Tische waren mit einer beschreibbaren „Tischdecke“ ausgestattet, auf der die Ideen und Anregungen notiert wurden.

Von den Helferinnen und Helfern wurden die Ideen auf Moderationskarten übertragen und an Pinnwänden den einzelnen Themen zugeordnet. Hieraus wählten die Teilnehmen die von ihnen persönlich favorisierten Ideen aus. Anschließend wurden in neu gemischten vier Kleingruppen die favorisierten Ideen grafisch auf der Freifläche verteilt. Im Ergebnis entstanden somit vier erste Konzeptideen zur Gestaltung der Freiflächen.

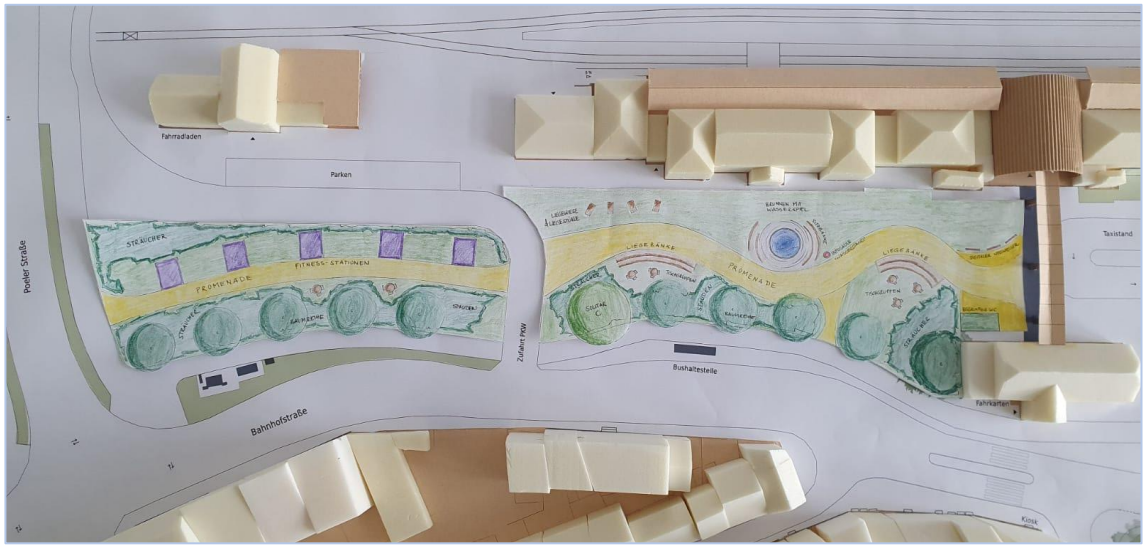
Im Anschluss daran kürten die Teilnehmenden die besten Einzelideen und das beste Konzept durch Verteilung von Klebepunkten.

In Vorbereitung auf den dritten Beteiligungstag übertrug die Verwaltung der Hansestadt Wismar die mit den höchsten Punktzahlen versehenen Maßnahmen in vier maßstabsgerechte Entwurfsskizzen. Die Konzepte erhielten die Überschriften:

**Alles im Fluss**



**Beisammensein im Grünen**




**Grüner Klimaschutz**

**Grüne Artenvielfalt**

## Ergebnisse

Am dritten Beteiligungstag wurden wiederum vier neu zusammengesetzte Kleingruppen gebildet, die nach der Beteiligungsmethode des „World-Café“ die Vor- und Nachteile der vier zusammengestellten Konzepte ermittelten. Nach Durchlauf der vier Konzepttische stellten jeweils von den Gruppen ausgewählte Teilnehmende die Arbeitsergebnisse kurz vor. Im Anschluss daran wurde per Handzeichen das Beste der vier Konzepte gekürt: **Grüner Klimaschutz**. Anschließend bepunkteten die Teilnehmenden Ihre fünf besten Einzelideen durch Verteilung von Klebepunkten auf den Konzepten.

In den folgenden Tabellen ist eine Rangfolge der Punktevergabe zu den Einzelmaßnahmen der einzelnen Konzepte aufgelistet. Es sind lediglich Einzelmaßnahmen aufgeführt, die mindestens einen Punkt erhielten.

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Alles im Fluss“ | Punktzahl |
|---|---|
| WC begrünt | 3 |
| Wasserlauf | 1 |
| Bücherschrank | 1 |
| Infotafel | 1 |

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Beisammensein im Grünen“ | Punktzahl |
|---|---|
| Unterschiedliche Sitzmöglichkeiten | 9 |
| Fitnesspfad | 9 |
| Sitzterrassen | 3 |
| Sträucher & Stauden | 3 |
| Digitaler Wegweiser | 3 |
| Geschwungener Weg | 2 |
| Markanter Solitärbaum | 1 |

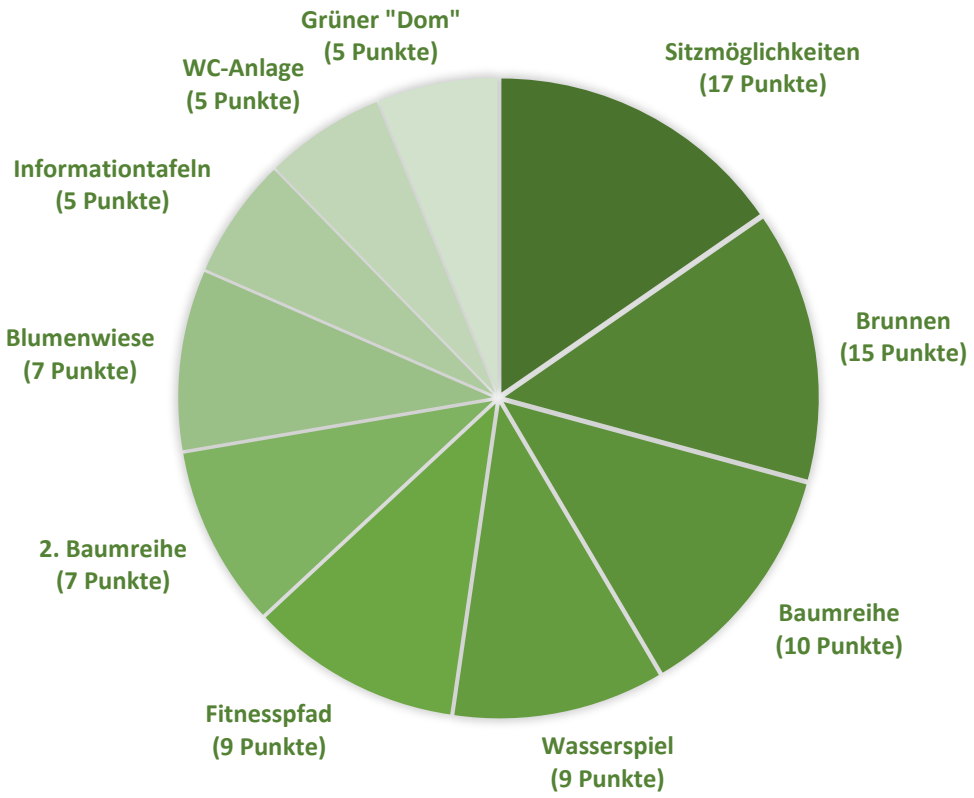
| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Grüne Artenvielfalt“ | Punktzahl |
|---|---|
| 2. Baumreihe | 5 |
| Sitzen im Grünen | 5 |
| Blumenwiese | 2 |
| WC begrünt | 2 |
| Geschwungener Weg | 1 |
| Baumreihe unterschiedliche Arten | 1 |
| Sträucher | 1 |

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Grüner Klimaschutz“ | Punktzahl |
|---|---|
| Brunnen | 15 |
| Baumreihe mit Hecke | 9 |
| Wasserspiel | 9 |
| Bepflanzter „Dom“ | 5 |
| Blumenwiese | 5 |
| Regenrückhaltung | 3 |
| 2. Baumreihe | 2 |
| WC solar | 1 |
| Digitaler Infopoint | 1 |

Aufgrund der teilweise ähnlichen oder sogar identischen Einzelmaßnahmen bei den Konzepten sind die Mehrfachnennungen bei einigen Einzelmaßnahmen aufzusummieren. Im Folgenden sind sämtliche Einzelmaßnahmen mit mindestens einem Punkt entsprechend der erreichten, teilweise aufsummierten Punktzahl aufgelistet.

| Einzelmaßnahmen | Gesamtpunktzahl |
|---|---|
| Sitzmöglichkeiten (im Grünen und terrassiert) | 17 |
| Brunnen | 15 |
| Baumreihe (mit Hecke und verschiedenen Arten) | 10 |
| Fitnesspfad | 9 |
| Wasserspiel | 9 |
| 2. Baumreihe | 7 |
| Blumenwiese | 7 |
| WC (begrünt und solar) | 5 |
| Infotafel (digital und analog) | 5 |
| Bepflanzter „Dom“ | 5 |
| Sträucher | 4 |
| Geschwungener Weg | 3 |
| Regenrückhaltung | 3 |
| Wasserlauf | 1 |
| Bücherschrank | 1 |
| Markanter Solitärbaum | 1 |

Die final mit den höchsten Punktzahlen versehenen Maßnahmen (mindestens 5 Klebepunkte) sind in nachfolgender Grafik zusammengefasst:




Die in der Grafik aufgeführten Maßnahmen werden nachstehend erläutert:

- Die Teilnehmenden wünschen sich unterschiedliche Sitzmöglichkeiten im Grünen, zum Teil auch in Form von Sitzterrassen zwischen der Platzfläche und der Bahnhofsstraße.
- Angeregt wird außerdem ein Brunnen als zentraler Bereich auf der großen Fläche vor den Bahnhofsgebäuden.
- Die Teilnehmenden favorisieren eine Baumreihe mit integrierter Heckenpflanzung parallel entlang der Bahnhofsstraße.
- Gewünscht sind Wasserspielelemente sowie ein Trinkbrunnen.
- Auf der kleinen Fläche stellen sich die Teilnehmenden einen Fitnesspfad mit Sportgeräten vor.
- Gewünscht ist eine zweite lockere Baumreihe, die parallel zwischen der Platzfläche und den Bahnhofsgebäuden verläuft.
- Die Teilnehmenden regen an, auf unbefestigten Flächen eine Blumenwiese anzupflanzen.
- An geeigneten Stellen wünschen sich die Teilnehmenden Informationstafeln in digitaler und/oder analoger Form bspw. für einen Stadtplan, ein Wegeleitsystem oder zur Erläuterung historischer Hintergrundinformation zum Bahnhof.

- Gewünscht ist eine WC-Anlage, die begrünt und/oder mit Solar betrieben wird.
- Auf der kleinen Fläche wünschen sich die Teilnehmenden einen bepflanzten „Dom“, bspw. in Form von unterschiedlich hoch angeordneten Gehölzen.

## Fazit

Die in den Workshops erarbeiteten Ideen waren vielfältig und spannend. Das Engagement der Teilnehmenden ist mit großem Dank zu würdigen - vor allem unter Berücksichtigung, dass diese Form der frühzeitigen und umfangreichen Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erstmals in einer Planung der Hansestadt Wismar durchgeführt wurde. Die positive Stimmung und die Freude daran, als Bürgerinnen und Bürger Ihre Stadt mitgestalten zu können, zeigt sich in den Ergebnissen dieses Verfahrens deutlich. Auch die Zusammenarbeit mit den Expertinnen und Experten an den Tischen wurde durch die Teilnehmenden als sehr gut und hilfreich eingeschätzt.

Alle Details zum zeitlichen Ablauf des Beteiligungsverfahrens, zur Erarbeitung der Zwischenschritte und zur Darstellung die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung sind den Protokollen im Anhang zu entnehmen.

Für die weitere Planung werden die zusammengetragenen Ideen und Anregungen als Grundlage dienen. Die Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen ist in diesen Schritten durch die Verwaltung und das noch zu beauftragende Planungsbüro zu prüfen und die Planungen sind zu detaillieren.

Ein großes Dankeschön für die konstruktive und wertschätzende Zusammenarbeit an den drei Workshoptagen gilt den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Vertreterinnen und Vertretern der Hochschule Wismar und der Verwaltung der Hansestadt Wismar.

# Anhang 1

# Protokoll zum Workshoptag am 23.9.2022

# Beteiligungsworkshop

„Freiflächenplanung im Bahnhofsumfeld“

# Protokoll

zum 23. September 2022

Einführung & Spaziergang

### Herausgeberinnen

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Am Markt 1
23966 Wismar

bauamt@wismar.de
03841-251-6001
www.wismar.de

Hochschule Wismar
Fachbereich Bauingenieurwesen, Fachgebiet Wasserbau und Hydromechanik
Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe
Philipp-Müller-Straße 14
23966 Wismar
www.hs-wismar.de

### Moderation

Markus Birzer
Politik- und Unternehmensberatung
Missundestrasse 14
22769 Hamburg
www.birzer-beratung.de

### Städtebauförderung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB):
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
www.staedtebaufoerderung.info

### Projektförderung HWI-PLAN

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 67DAS155A/B
Laufzeit: März 2019 – April 2023

### Unterstützung

Für die Unterstützung bei der Organisation und Durchführung bedanken wir uns bei allen Helferinnen und Helfern der Verwaltung der Hansestadt Wismar, der Hochschule Wismar und dem Moderator Markus Birzer. Wir danken zudem allen Einwohnerinnen und Einwohnern, die mit großem Elan an dem Beteiligungsworkshop teilgenommen haben.

## Inhalt

Überblick ..... 17
Tagesordnung ..... 17
Begrüßung und Einleitung ..... 18
Hintergründe zum Projekt ..... 18
Beteiligungsspaziergang ..... 19
Ereignisse ..... 21
Anhang ..... 22

## Überblick

| | |
|---|---|
| Datum | 23. September 2022 |
| Zeit | 15:30 – 18:00 Uhr |
| Ort | Bürgerschaftssaal und Freifläche |
| Organisation | Hansestadt Wismar<br>Hochschule Wismar |
| Moderation | Markus Birzer |
| Organisatorinnen und Organisatoren | – Nadine Domschat-Jahnke<br>– Jan Groth<br>– Maike Kayatz<br>– Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe<br>– Torsten Lange<br>– Damian Lürbke<br>– Cornelia Mahnel<br>– Swantje Müller<br>– Beate Prante<br>– Dr. Jörn von Elsenau<br>– Ivonne Zwick |
| Teilnehmeranzahl | 26 Einwohnerinnen und Einwohner<br>11 Organisatorinnen und Organisatoren |

## Tagesordnung

| |
|---|
| Einlass der Beteiligten |
| Begrüßung<br>*Michael Berkhahn, Senator der Hansestadt Wismar* |
| Begrüßung und Einleitung<br>*Markus Birzer, Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg* |
| Hintergründe zum Projekt<br>*Nadine Domschat-Jahnke, Leiterin Bauamt der Hansestadt Wismar*<br>*Dr. Jörn von Elsenau, Wissenschaftliche Bearbeitung "HWI-PLAN“, Hochschule Wismar* |
| Fragen und Antworten |
| Gemeinsamer Spaziergang zur Freifläche |
| Beteiligungsspaziergang<br>• Station 1: Die historische Entwicklung<br>• Station 2: Die emotionale Ebene<br>• Station 3: Fakten und Rahmenbedingungen<br>• Station 4: Erste Ideen für die Freifläche |

## Begrüßung und Einleitung

Nach der Begrüßung von Herrn Senator Berkhahn führte der Moderator Herr Birzer die Beteiligten in den Workshop ein. Anstelle einer Vorstellungsrunde führte Herr Birzer ein sogenanntes "Aufstehsoziogramm" durch, bei dem sich diejenigen erheben sollten, auf die eine gestellte Frage zutrifft bzw. wenn sie diese mit "Ja" beantworten können.

### Ergebnis des Aufstehsoziogramms

| | |
|---|---|
| 1. Wer wurde zur Beteiligung ausgewählt? | Alle Beteiligte |
| 2. Wer wurde nicht ausgewählt? | Angehörige der Stadtverwaltung und Mitarbeiter im Projekt HWI-PLAN der Hochschule Wismar |
| 3. Wer ist im Bereich Architektur tätig? | 3 Beteiligte |
| 4. Wer ist Nachbar/-in der Fläche? | Niemand |
| 5. Wer ist in Wismar geboren? | 14 Anwesende |
| 6. Wer nutzt den Bahnhof regelmäßig? | Keine Angabe |

## Hintergründe zum Projekt

Bevor alle Anwesenden zur Besichtigung der Freifläche aufbrachen, stellten die Bauamtsleiterin Nadine Domschat-Jahnke und Dr. Jörn von Elsenau, Projektbearbeiter HWI-PLAN an der Hochschule Wismar, die Hintergründe des Projekts vor. Die Präsentation dazu befindet sich im Anhang.

Anschließend hatten die Beteiligten Gelegenheit, ihre drängendsten Bedenken und Wünsche zu äußern und Fragen zu stellen, die von Expertinnen und Experten beantwortet wurden.

### Fragerunde

| | |
|---|---|
| 1. Warum überhaupt bebauen? | Brachland wäre unschön und die Innerstädtische Fläche könnte keiner Nutzung zugeführt werden |
| 2. Finanzieller Rahmen? | Ca. 500.000 EUR; diese Summe soll jedoch im Rahmen der Beteiligung keine Rolle spielen |
| 3. Bahnhof Sanierung? | Hoffentlich durch Bahn |
| 4. Toiletten? | Aktuell nicht vorhanden |
| 5. Beleuchtung? | Aufgabe der Stadt |
| 6. Wie stark sind die Höhenversprünge? | Sie werden im weiteren Planungsprozess noch geprüft und ggf. an den Entwurf angepasst |

## Beteiligungsspaziergang

Nach Begrüßung und Einleitung in das Beteiligungsverfahren im Bürgerschaftssaal ging die Gruppe gemeinsam über den Lindengarten zum Projektgebiet, um sich vor Ort ein Bild machen zu können. Der Beteiligungsspaziergang wurde am Bahnhofsvorplatz eingeläutet. Dort erhielten die Teilnehmenden an einer ersten Station Informationen zur historischen Entwicklung der Fläche. Zu diesem Zweck hatten die Organisatorinnen und Organisatoren großformatige Plakate mit Archivfotos der Fläche vorbereitet, auf denen die ehemalige Bebauung und Bepflanzung zu sehen war.

Vom Bahnhofsvorplatz aus ging die Gruppe entlang der Fläche bis zur Durchgangsstraße, welche die Freifläche in zwei kleinere Flächen unterteilt. Dort wurden die Teilnehmenden gebeten, die emotionale Wirkung der Fläche auf sie selbst zu benennen. Die Äußerungen wurden auf Karteikärtchen notiert und an eine vor Ort platzierte Stellwand geheftet. Danach umrundete die Gruppe gemeinsam die zweite an den Zentralen Omnibusbahnhof ZOB grenzende

Fläche. Am Ende der Umrundung wurden den Beteiligten an Station 3 die Fakten und Rahmenbedingungen zur Fläche nähergebracht, unter anderem, welcher Bereich der Deutschen Bahn gehört oder auch welche Klimawandelparameter auf der Fläche vorherrschen. Die Teilnehmenden waren in aufgelockerter Stimmung und es kam zu anregenden Diskussionen und Gesprächen.

Am selben Ort hatten die Beteiligten dann die Gelegenheit, an Station 4 ihre ersten Ideen für die Freifläche zu äußern. Wie an Station 2 wurden die Ideen auf Karteikärtchen festgehalten und ebenfalls an der Stellwand befestigt. Es kam zu einer lebhaften Teilnahme, bei der auch Bedenken bezüglich der möglichen Abgrenzung zur vorbeiführenden Bahnhofstraße und der zukünftigen Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn aufkamen.

## Ergebnisse von Station 2 und Station 4[1]

| Station 2: Die emotionale Ebene | Station 4: Erste Ideen für die Freifläche |
|---|---|
| – Kahl<br>– Leer<br>– Leblos<br>– „Schandfleck“<br>– Hässlich<br>– Eingeengt<br>– Großzügig<br>– Laut<br>– Trostlos<br>– Fremd<br>– „Nichts Schönes“ | – Kein Parkhaus!<br>– Lärmschutz, Ruhepol<br>– Beschattung Fußweg<br>– Baumreihe an Straße<br>– Grünes Gartenband, Essen anpflanzen<br>– Tauschstation für Bücher (z.B.: Taxirufstation)<br>– Identität, Wahrzeichen<br>– Holzskulptur<br>– Hunde<br>– WC<br>– Wasser(spiel)<br>– Blumenwiese, Rosen<br>– Kunst<br>– Trinkwasser<br>– Büsche<br>– Farbgestaltung<br>– Sportgeräte<br>– Wegweiser, (Interaktive) Karte<br>– Behindertengerecht<br>– Sitzen<br>– Lichtstreifen<br>– Name für Fläche<br>– Märkte<br>– Solar |

Die Teilnehmenden wurden vom Moderator gebeten, mit ihren Familien, Nachbarinnen und Nachbarn sowie Freunden und Bekannten über die Fläche zu sprechen, um gegebenenfalls weitere Ideen aus diesem Kreis einzubringen.

## Ereignisse

Während des Beteiligungsspaziergang gesellte sich eine Anwohnerin der Freifläche zur Beteiligungsrunde und brachte sich aus Interesse ein.

[1] Die reinen Erläuterungen durch die Expertinnen und Experten an Station 1 (Historische Entwicklung) und Station 3 (Fakten und Rahmenbedingungen) hatten keine protokollierbaren Ergebnisse zur Folge.

## Anhang: Präsentation am 23.9.2022

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Freitag, 23. September 2022**

| | |
|---|---|
| 15:30 Uhr | Begrüßung und Einführung zum Projekt<br>Michael Berkhahn, Dezernat für Bauwesen und kommunale Betriebe<br>Markus Birzer, Moderator<br>Nadine Domschat-Jahnke, Bauamt der Hansestadt Wismar<br>Dr. Jörn von Elsenau, "HWI-PLAN“, Hochschule Wismar |
| 16:45 Uhr | Beteiligungsspaziergang mit verschiedenen Stationen an und auf dem Gelände |
| 18:00 Uhr | Ende des ersten Tages |

**Samstag, 24. September 2022**

| | |
|---|---|
| 10:00 Uhr | Begrüßung und Einleitung |
| 10:30 Uhr | World-Café \| Beste Praktiken \| Kleingruppenarbeit |
| 12:30 Uhr | Mittagessen |
| 13:00 Uhr | Präsentation der Kleingruppenarbeit \| Bewertung |
| 14:00 Uhr | Ende des zweiten Tages |

2

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

3

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Hintergrund

Zusammenarbeit der Hansestadt Wismar und der Hochschule Wismar im Rahmen des Projekts „HWI-PLAN“

**Ziel des Projekts:** Klimawandelangepasste kommunale Infrastrukturplanung in der Hansestadt Wismar

**Inhalt des Projekts**: Einbeziehung klimawandelangepasster Beteiligungsformate in die kommunale Planung und Erprobung ausgewählter Beteiligungsformate

**Erkenntnis aus der Zusammenarbeit**
Frühzeitige Bürger/-innenbeteiligung ist notwendig!

4

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Hintergrund

**Grundlage der Beteiligung:** Leitlinie der Hansestadt Wismar

**Ziel der Beteiligung:** Sammlung von Ideen für die Nutzung und Gestaltung der Freifläche im Bahnhofsumfeld

**Gezielte Auswahl** der Freifläche für weitgehende Ideenfreiheit

**Zufällige Auswahl der Bürger/-innen** für größtmögliche Heterogenität

**Befragung** von Nutzer:innen des Bahnhofs und des ZOB in Vorbereitung auf die Beteiligung

5

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Nächster Workshop

Samstag, 22.10.2022

10:00 – 14:00 Uhr

6

# Anhang 2

# Protokoll zum Workshoptag am 24.9.2022

# Beteiligungsworkshop

## „Freiflächenplanung im Bahnhofsumfeld“

# Protokoll

zum 24. September 2022

Kleingruppenarbeit

### Herausgeberinnen

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Am Markt 1
23966 Wismar

bauamt@wismar.de
03841-251-6001
www.wismar.de

Hochschule Wismar
Fachbereich Bauingenieurwesen, Fachgebiet Wasserbau und Hydromechanik
Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe
Philipp-Müller-Straße 14
23966 Wismar
www.hs-wismar.de

### Moderation

Markus Birzer
Politik- und Unternehmensberatung
Missundestrasse 14
22769 Hamburg
www.birzer-beratung.de

### Städtebauförderung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB):
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
www.staedtebaufoerderung.info

### Projektförderung HWI-PLAN

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 67DAS155A/B
Laufzeit: März 2019 – April 2023

### Unterstützung

Für die Unterstützung bei der Organisation und Durchführung bedanken wir uns bei allen Helferinnen und Helfern der Verwaltung der Hansestadt Wismar, der Hochschule Wismar und dem Moderator Markus Birzer. Wir danken zudem allen Einwohnerinnen und Einwohnern, die mit großem Elan an dem Beteiligungsworkshop teilgenommen haben.

## Inhalt

Überblick ..... 29
Tagesordnung ..... 29
Zusammenfassung der Ergebnisse des Vortages ..... 30
Erläuterungen zur Beteiligungsmethode World Café ..... 30
Durchführung des World Cafés ..... 31
Vorstellung der Ergebnisse der Nutzerbefragung ..... 35
Kaffeepause und Beste Praktiken ..... 35
Kleingruppenarbeit ..... 36
Präsentation der Ergebnisse durch die Sprecher/-innen ..... 37
Bewertung der besten Gesamtkonzepte und Einzelideen ..... 37
Präsentation des Ergebnis durch Auszählung ..... 38
Offene Fragen und Antworten ..... 40
Ereignisse ..... 41
Anhang 1 ..... 42
Anhang 2 ..... 45
Anhang 3 ..... 53

## Überblick

| | |
|---|---|
| Datum | 24. September 2022 |
| Zeit | 10:00 – 14:00 Uhr |
| Ort | Bürgerschaftssaal |
| Organisation | Hansestadt Wismar<br>Hochschule Wismar |
| Moderation | Markus Birzer |
| Organisatorinnen und Organisatoren | – Nadine Domschat-Jahnke<br>– Jan Groth<br>– Maike Kayatz<br>– Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe<br>– Torsten Lange<br>– Damian Lürbke<br>– Swantje Müller<br>– Beate Prante<br>– Peter Rittemann<br>– Dr. Jörn von Elsenau<br>– Ivonne Zwick |
| Teilnehmeranzahl | 26 Einwohnerinnen und Einwohner<br>11 Organisatorinnen und Organisatoren |

## Tagesordnung

| |
|---|
| Begrüßung und Einleitung<br>*Markus Birzer, Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg* |
| Zusammenfassung der Ergebnisse des Vortages<br>*Markus Birzer, Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg* |
| Erläuterungen zur Beteiligungsmethode World Café |
| Durchführung des World Cafés |
| Vorstellung der Ergebnisse der Nutzerbefragung |
| *Kaffeepause und Beste Praktiken* |
| Vorstellung der Ergebnisse der Nutzerbefragung<br>*Dr. Jörn von Elsenau, Projektmanager für "HWI-PLAN“, Hochschule Wismar* |
| Kleingruppenarbeit |
| *Mittagessen* |
| Präsentation der Ergebnisse durch die Sprecher/-innen |
| Bewertung der besten Gesamtkonzepte und Einzelideen |
| Präsentation des Ergebnis durch Auszählung |
| Offene Fragen und Antworten |
| Verabschiedung |

## Zusammenfassung der Ergebnisse des Vortages

Die gesammelten Ideen vom Vortag wurden vom Moderator Herrn Birzer zusammengefasst und Oberthemen zugeordnet. Die Ergebnisse dieser Zuordnung wurden von ihm erläutert und waren Ausgangspunkt für die Zusammenarbeit während des nachfolgenden World Cafés.

## Erläuterungen zur Beteiligungsmethode World Café

Der Moderator erläuterte den Beteiligten die Idee und den Ablauf des World Cafés. Im Rahmen des World Cafés arbeiten die Beteiligten in festen Gruppen an vier verschiedenen Thementischen. Die Themen sind farblich gekennzeichnet und umfassen Begrünung (grün), Aufenthalt und Freizeit (gelb), Sicherheit und Ausstattung (rot) sowie Klima (blau) (vgl. Präsentation in Anhang 1). Die Kleingruppen haben pro Tisch 15 Minuten Zeit anhand der Themen Ideen zur Flächennutzung und -gestaltung auszutauschen und festzuhalten. Zu letzterem stehen ihnen Stifte und eine beschreibbare Tischauflage zur Verfügung. Nach Ablauf der 15 Minuten wechseln die festen Kleingruppen die Tische, sodass jede und jeder Beteiligte jeweils einmal an jedem Thementisch Ideen entwickeln kann. An jedem Tisch sitzen Experten und Expertinnen zu den jeweiligen Themen und unterstützen die Beteiligten, indem sie Rahmenbedingungen und Spezifika vorgeben.

## Durchführung des World Cafés

Die Beteiligten wurden gebeten, sich entsprechend ihrer vorherigen farblichen Zuordnung auf den Namenskärtchen an den Thementischen zusammenzusetzen. Gemeinsam mit den Expertinnen und Experten erarbeiteten die World-Café-Gruppen mannigfaltige Nutzungs- und Gestaltungsideen, die auf den Tischauflagen niedergeschrieben wurden. Die Beteiligten brachten Ideen von Freunden und Familien ein, griffen die Ideen anderer Mitbeteiligten auf und arbeiteten engagiert und interessiert in den Gruppen zusammen. Die Tischaufzeichnungen befinden sich in Anhang 2.

Parallel hierzu notierten die Organisatorinnen und Organisatoren die einzelnen Idee auf Moderationskärtchen, um diese an der zentralen Stellwand anzuheften, an der bereits die am Vortag gesammelten und vom Moderator geordneten Ideen festgehalten waren.

## Gesammelte Ideen auf den zentralen Ideentafeln

| **Übergeordnetes** | **Klimaschutz & Klimawandelanpassung** |
|---|---|
| – Kein Parkplatz | – Ungiftige Pflanzen |
| – Auch für Bewohner | – Wiese (bienenfreundliche Arten) |
| – Altersübergreifend | – Grüner Sichtschutz |
| – Lärmschutz | – Filterelemente für/ gegen Abgase |
| – Entschleunigung | – Insektenfreundliche Bepflanzung |
| – Barrierefreiheit | – Zierbusch |
| – Zugang barrierefrei | – Dachbegrünung |
| – Ein Platz für Alle (behindertengerecht) | – Licht mit Solarplatten |
| – Rücksichtnahme & Entspannung | – Solarbeleuchtung |
| – Für Reisende & Einwohner | – Solar |
| – Grundbedürfnisse für Reisende | – Solarlampen als Wegeleitung |
| – Organische Linienführung | – Solarbetriebene Sportgeräte (Fitness) |
| – Farbigkeit zu jeder Jahreszeit | – Wetterstation und Infos zu Klimaschutz |
| – Fortsetzung Lindenpark | – Infosäule Auswirkung auf Wasserstand der Ostsee zu Abschmelzen Grönlandeis |
| – Pflege - Wildschweine | – Rosengarten |
| – Verbindung von Freizeit und Ruhe | – Eiche als Solitär (Verbindung) |

- Möglichkeiten Flohmärkte, keine Parkplätze
- Name?
- Name aus Nutzung
- Bestandsgebäude mit Licht-Show beleuchten
- Keine Zäune
- Aufenthalt
- Ausreichend Sitzmöglichkeit
- Identifikation mit der Stadt
- Ruheoase mit Wohlfühlcharakter

**Sicherheit**

- Vandalismusvorbeugung Videoüberwachung
- Abends Beleuchtung
- Windschutz
- Keine uneinsehbaren Ecken
- Keine versteckten Pinkelecken
- Überwachung (Sicherheit)

**Service**

- WLAN Hotspot
- Ladestation fürs Handy
- Kiosk mit recyceltem Warenangebot
- Infotafel „typische Ostseevegetation“
- Wegweiser
- Tor zur Stadt, Nachnutzung der ehemaligen Taxisäule, grün
- Begrüßungsworte (Tor zur Stadt)
- Wegeleitsystem „Willkommenszentrum“
- Unterirdische Entsorgung
- Toilette
- Toilette DB
- Mülleimer
- Mülleimer für Zigaretten
- Möglichkeiten zur Fahrradreparatur
- Fahrradluftpumpe
- Leuchten in altem Design als Verbindung zur Altstadt
- Bodenbeleuchtung
- Warme Beleuchtung
- Duftpflanzen
- Blumensäulen - auch für Kräuter
- Steingärten
- Ungiftige Pflanzen
- Entsiegeln
- Klimawandelangepasste Begrünung, heimische Arten
- Sanddorn
- Hochbeete
- Verkehrsgarten
- Bepflanzte Gefäße (Skulpturen)
- Platanen
- Regenwasser auffangen
- Rankbepflanzung
- Keine Bodenversiegelung – Schwammstadt
- Versickerungsfähige Wege
- Wenig bis keine Bodenversiegelung
- Gewundener Weg
- Lehrpfad Bäume
- Windschutz
- Windschutz Hauptwindrichtung beachten
- Energieneutrale Fläche
- Teich mit Seerosen Springbrunnen
- Wandelgang begrünt
- Große Bäume (Schatten)
- Große Bäume Schallschutz + Beschattung
- Blumeninsel
- Kleine Rosengarten
- Duftpflanzen Kräuter
- Hochbeete Kräuter, essbare Stadt
- Kirschbäume (wie am Katersteig)
- Rosen als Kletterpflanze (Schatten)
- Büsche
- Grüne Oase + Licht
- Essbare Stadt
- Pflegeleichtes Grün (Steingärten)
- Parkähnlicher Bereich
- Beschattung Fußweg
- Buchenhecke (Sichtschutz)
- Nachhaltigkeit
- Gute Luft

- Ladestation e-Bike
- Interaktive Karten - Veranstaltungen
- Spender für Hundebeutel
- Begrünte Sitzmöglichkeiten
- Sitzbänke & Liegen
- Picknicktische
- Liegen
- Informationen über HWI, QR-Code international, Galerie
- Miniaturabbildung Wismar
- Tastsystem & QR-Codes
- Hologramm-Station
- Trinkbrunnen
- Wasserspender
- Telefonzelle Bücherregal
- Leseecke

**Verkehr**

- Wasserstraße Geschwindigkeitsanzeige 30er Zone
- Verbindung zw. beiden Flächen Sicherheit
- Für Fahrräder gesperrte Fläche
- Autofreie Zone, kein durchgehender Verkehr, Konflikt: Fahrräder - Fußgänger
- Park/ Gelände darf nicht als Abkürzung für Radfahrer, Bahnhof - Poeler Str. geeignet sein
- Geschwindigkeitsmesser mit Solar
- Radfahrer Fußgänger
- Im Park Verbot für Fahrradfahrer
- Sichere Straßenüberquerung
- Aufpflasterung als Verbindung zw. Flächen
- Verkehrsberuhigung 30/50 km/h

**Kunst**

- Böschung mit bewässerten Steinplatten
- Ostseemaler
- Langsame Wasserspiele über Steine
- Identifikation - Wasser (Springbrunnen)
- Wasserspiel
- Sprudelndes Wasser
- Lebende Zäune
- Grünes Band - Statement für Ankommende
- Viel Grün
- Baumreihe
- Schattenspendender „grüner Dom“
- Schmetterlinge
- Baumreihe groß, Schutz, Ruhepol, Verbindung Bus - Bahn
- Begrünter Dom (Schattenspende)
- Blumensäulen mit Bienenfreundlichen Pflanzen
- Einheimische Arten

**Aktivität**

- Versetzte Steine zum Spielen
- Hundenutzung trennen von Hauptnutzung
- Hundefläche eingezäunt
- Hundewiese 10m x 10m (eingezäunt)
- Bedenken Hunde
- Eingezäunte Grünfläche (Hunde)
- Großes Schachbrett
- Wikinger-Schach Spielbrett
- Turn- + Sportgeräte
- Trimm-Dich-Pfad
- Spielen/ Turnen für Erwachsene
- Turnmöglichkeiten
- Kletter-, Turn-, Sportgeräte 12+ Jahre
- Fitnessgeräte, die Strom erzeugen - Handy laden + Springbrunnen
- Sinneswege mit verschiedenen Stationen
- Weg mit verschiedenen Materialien (Sinnespfad)

## Vorstellung der Ergebnisse der Nutzerbefragung

Nach Beendigung des World Cafés stellte Herr Dr. Jörn von Elsenau die Ergebnisse der im Vorfeld des Beteiligungsworkshops durchgeführten Nutzerbefragung am Bahnhof und Busbahnhof (ZOB) vor. Die Präsentation dazu befindet sich in Anhang 3. Die Ergebnisse sollten den Beteiligten bei der darauffolgenden Kleingruppenarbeit einen Anhaltspunkt darüber geben, wie lange Nutzerinnen und Nutzer aktuell am Bahnhof verweilen und mit welchen Verkehrsmitteln sie den Bahnhof erreichen bzw. verlassen.

## Kaffeepause und Beste Praktiken

Während der anschließenden Kaffeepause konnten sich die Beteiligten in einer dafür eingerichteten Info-Ecke zu 'Beste Praktiken' zu den vier Oberthemen Begrünung, Aufenthalt und Freizeit, Sicherheit und Ausstattung sowie Klima informieren. Beste Praktiken sind „vorbildliche und nachahmenswerte Gestaltungen, Ausführungen, Lösungen oder Verfahrensweisen, die sich im Rahmen rechtlicher Vorgaben am besten zur Zielerreichung eignen.“[2] Anhand von ausgesuchten Fotos und wurden Beste Praktiken vorgestellt.

Zudem bat der Moderator die Beteiligten, die Kaffeepause dazu zu nutzen, die für sie fünf bis sieben besten Ideen von der Ideentafel zu notieren. Diese Auswahl sollte für die anschließende Kleingruppenarbeit die Grundlage zur Erstellung von ersten Entwürfen bzw. Konzepten für die Freifläche dienen.

[2] Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (2009a): Österreichische Arbeitsschutzstrategie 2007-2012: Begriffsbestimmung - Best Practice mit klärenden Kriterien, Stand: Feb. 2009. Wien: BMASK. Online verfügbar unter: http://www.arbeitsinspektion.gv.at/NR/rdonlyres/F89FDF7A-BFDF-49EA-9561-CC2C416EC783/0/Begriffsbestimmung_BestPractice.pdf

## Kleingruppenarbeit

Die Beteiligten wurden für die Kleingruppenarbeit neu zusammengesetzt, sodass sich neue Gruppengefüge ergeben konnten. Die Beteiligten wurden gebeten, in der kommenden Stunde die besten Ideen auf einer stilisierten Karte der Freifläche zu verorten. Dazu sollten sie die von jedem zuvor ausgesuchten fünf bis sieben Ideen in der Gruppe diskutieren. Die Stimmung an den Tischen war aufgelockert, aber konzentriert. Die Teilnehmenden zeigten spielerischen Ehrgeiz und Respekt voreinander. Nach erfolgreicher interner Abstimmung sollten die besten Ideen mit einer Nummer versehen und die dazugehörige Nummer auf der Karte notiert und somit auch örtlich platziert werden. Aus der Ideenverortung auf der Karte ergab sich so ein erster Entwurf bzw. ein erstes Konzept der Freiflächennutzung- und -gestaltung. So entstanden vier Konzepte, pro Tisch ein Konzept.

## Präsentation der Ergebnisse durch die Sprecher/-innen

Nach dem Mittagessen präsentierten die jeweils im Vorfeld in den Kleingruppen gewählten Sprecherinnen und Sprecher die am jeweiligen Tisch erarbeiteten Ergebnisse. Sie stellten an den Stellwänden ihre Konzepte vor, indem sie auf die einzelnen Ideen und deren Verortung auf der Karte eingingen. Es zeigte sich, dass zwischen den Kleingruppen Einigkeit herrschte bei der Umsetzung folgender Punkte:

- Fitnessgeräte
- Baumreihe an der Straße mit Sitzstufen (Abtreppung des Geländes)
- Element Wasser
- Geschwungene Wegeführung

## Bewertung der besten Gesamtkonzepte und Einzelideen

Die Beteiligten sollten nun – ausgestattet mit Klebepunkten – zum einen die aus ihrer Sicht besten Konzepte und zum anderen die aus ihrer Sicht besten Einzelideen bewerten. Jeder Beteiligte erhielt fünf Klebepunkte. Ein Klebepunkt hatte jeder für ein ausgewähltes Konzept zu vergeben und bis zu drei Klebepunkte konnte jeder für einen einzelne Idee vergeben. Für die Bewertung standen den Beteiligten alle Einzelideen zu Verfügung, unabhängig davon, ob sie auf der zentralen Ideentafel oder an den tischeigenen Ideentafeln zu finden waren.

## Präsentation des Ergebnis durch Auszählung

Nach Abschluss der Bewertung wurden die Punkte ausgezählt. So konnte festgestellt werden, welches Konzept die meisten Punkte erhalten hatte. Das von der Kleingruppe Blau entworfene Konzept erhielt die meisten Punkte.

| Kleingruppe Blau | Punktzahl |
|---|---|
| Offene Baumreihe mit Sitzterrassen | 15 |
| Leseschiff/Bücherzelle | 3 |
| Wasserspiel mit wellenförmiger Bank | 5 |
| Infopoint „Willkommensbereich“ | 3 |
| Fitnesspfad/ Sinnespfad | 6 |
| Hochbeete in Studentenpfad | 3 |
| Toilettenhaus (Dach begrünt, Solar) | 1 |
| Bienenwiese | 1 |
| Wasserpumpe | 2 |
| Undefiniert/Gesamtkonzept | 16 |
| **Gesamtpunktzahl** | **55** |

| Kleingruppe Rot | Punktzahl |
|---|---|
| Fitnessgeräte | 6 |
| Baumreihe z.B. Eiche | 4 |
| Tische + Liegebänke | 2 |
| Wasserspiele + Brunnen | 9 |
| Warme Beleuchtung | 1 |
| WC | 4 |
| Digitaler Wegweiser | 2 |
| Infosäule Wasserstand | 0 |
| Undefiniert/ Gesamtkonzept | 5 |
| **Gesamtpunktzahl** | **33** |

| Kleingruppe Grün | Punktzahl |
|---|---|
| Wasserspiele/Trinkwasserbrunnen | 7 |
| Vielfältige Sitzmöglichkeiten + beschattet + Abfallbehälter | 3 |
| Baumreihe mit durchbrochener Hecke | 8 |
| Digitale Infotafeln/Solarbeleuchtung | 4 |
| WC (Solar) | 5 |
| Grüner Dom | 2 |
| Fahrräder auf dem Weg an der Straße (Fahrradfreie Flächen, Roller auch) | 0 |
| Fortführung des Parks Lindengarten, Bepflanzung - Großbäume | 1 |
| **Gesamtpunktzahl** | **30** |

| Kleingruppe Gelb | Punktzahl |
|---|---|
| Rosenfläche mit Blumenrondell | 1 |
| Schwedenkopf-Skulptur | 4 |
| Sträucher | 0 |
| Sitzmöglichkeiten beschattet (+ Müllentsorgung) | 2 |
| Hundewiese eingezäunt/Agility 20x20 | 1 |
| Weg (beleuchtet) | 0 |
| Baumallee Arboretum | 0 |
| Öffentliche Toilettenanlage | 1 |
| Luftpumpe für Fahrrad | 0 |
| Undefiniert/ Gesamtkonzept | 6 |
| **Gesamtpunktzahl** | **15** |

## Offene Fragen und Antworten

Bevor die Beteiligten verabschiedet wurden, wurde ihnen noch Raum für offene Fragen und Antworten gegeben. Es wurde die Frage gestellt, was passiert, wenn die Deutsche Bahn nicht an den aktuellen Umbauplänen partizipieren würde, aber später ihre Gebäude hinter der Freifläche sanieren wolle. Die Frage zielte darauf ab, inwieweit die dann umgebaute Freifläche als Zugangsweg für schwere Baumaschinen genutzt werden darf. Herr Groth und Frau Domschat-Jahnke versicherten, dass in einem solchen Fall die bereits fertig gestellte Fläche nicht mehr angetastet werden darf und die Deutsche Bahn andere Zugangswege finden müsse. Zudem sei aus anderen Bauprojekten bekannt, dass bereits die Intention der Stadt ein Bauprojekt voranzutreiben für alle Anwohner/-innen und Nachbar/-innen den Anreiz zur Kooperation wecke.

Frau Domschat-Jahnke dankte abschließend allen an der Beteiligung mitwirkenden Bürgerinnen und Bürgern sowie den Organisatorinnen und Organisatoren von der Stadtverwaltung und der Hochschule Wismar sowie dem Moderator Herrn Birzer für die Vorbereitung und Umsetzung der bisherigen Workshoptage.

## Ereignisse

Am Tisch „Sicherheit & Ausstattung“ entstanden teilweise Zweifel, welche Maßnahmen ohne aktive Mitarbeit der Deutschen Bahn -als direkter Nachbar der Freifläche – möglich und lohnenswert seien. Dieser Konfliktpunkt hält die Beteiligten aber nicht vom konstruktiven Arbeiten ab.

## Anhang 1: Präsentation am 24.9.2022

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Freitag, 23. September 2022**

| | |
|---|---|
| 15:30 Uhr | Begrüßung und Einführung zum Projekt<br>Michael Berkhahn, Dezernat für Bauwesen und kommunale Betriebe<br>Markus Birzer, Moderator<br>Nadine Domschat-Jahnke, Bauamt der Hansestadt Wismar<br>Dr. Jörn von Elsenau, "HWI-PLAN“, Hochschule Wismar |
| 16:45 Uhr | Beteiligungsspaziergang mit verschiedenen Stationen an und auf dem Gelände |
| 18:00 Uhr | Ende des ersten Tages |

**Samstag, 24. September 2022**

| | |
|---|---|
| 10:00 Uhr | Begrüßung und Einleitung |
| 10:30 Uhr | World-Café \| Beste Praktiken \| Kleingruppenarbeit |
| 12:30 Uhr | Mittagessen |
| 13:00 Uhr | Präsentation der Kleingruppenarbeit \| Bewertung |
| 14:00 Uhr | Ende des zweiten Tages |

2

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Themen des World Café

- Begrünung
- Aufenthalt und Freizeit
- Sicherheit und Ausstattung
- Klima

3

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Arbeit in Kleingruppen

**Wählen** Sie bitte die für Sie **5** besten/interessantesten Ideen aus.

**Wählen** Sie bitte die Rollen (Moderator*in, Zeitnehmer*in, Sprecher*in).

**Lesen** Sie bitte die einzelnen Ideenkarten vor (Sprecher*in).

**Wählen** Sie bitte gemeinsam die Ideen aus, die Sie am besten finden.

**Verorten** Sie bitte die Ideen auf der Karte.

8

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Vielen Dank für Ihre**

**Mitarbeit und Unterstützung**

9

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Nächster Workshop**

Samstag, 22.10.2022

10:00 – 14:00 Uhr

10

## Anhang 2: Tischaufzeichnungen

### Begrünung

- Klimaresistente Baumarten bzw. Pflanzenwahl
- Duftpflanzen
- Dachbegrünung
- Bepflanzte Gefäße (Skulptur)
- Weidendom
- Platanen(?)
- Staudenbepflanzung
- Grüner Sichtschutz entlang Arkadengang
- Insektenfreundliche Bepflanzung (Bienenwiese, Schmetterlingsgarten)
- Sanddorn
- Essbare Stadt (Obstbäume - Kooperationen mit Schulen und Kindergärten)
- Pflege -> Wildschweine
- Blumensäulen, auch für Kräuter und Hochbeete
- Sinneswege mit verschiedenen Materialien
- QR-Code/ Galerie
- Geschwungene Wege
- Grüner Dom
- Wasserspiel
- Trinkbrunnen
- So wenig Versiegelung wie möglich
- Schulgarten (Pflege)
- Begrünte Überdachung
- Schatten
- Regenschutz
- Farbigkeit zu jeder Jahreszeit
- Begrünte Sitzelemente
- Blumen, Beete
- Grüne Ruhezonen abzweigend vom Hauptweg
- Verkehrsgarten
- Grünes Leitsystem
- Organische Linienführungswege
- Versickerungsfähige Wege
- Wiese (Bienen)
- Straßenbäume
- Mittelgroße Bäume (Kugelahorn)
- Arboretum Lehrpfad Bäume
- Beschattung durch Grün
- Steingarten terrassenförmig
- Tafel Vorstellung typ. Ostseevegetation
- Transparente Bepflanzung: keine dunklen Ecken, keine uneinnehmbaren Orte
- (Sicherheit, Dreckecken)
- Unterschiedliche Bepflanzungsebenen
- Ungiftige Bepflanzung
- Unterschiedliche Pflanzenqualitäten (Bäume in verschiedenen Altersstufen pflanzen)
- Rosengarten (im kleinen Teil)

- Grün über das ganze Jahr
- Schattenbereiche der Bäume, Kronenform?
- Essbare Stadt, Konflikt Fallobst, Wespen!
- Zierbuchs, Form der Sehenswürdigkeiten der Stadt (Schwedenköpfe)
- Lebende Zäune zur Abgrenzung zur Schräge (Haus)
- Keine versteckten „Pinkelecken“
- Rankpflanzen für einen beschattenden Dom
- „Schalldämmende“ Bepflanzung
- Schön blühende Bäume zur Randbepflanzung
- Lindengarten Fortsetzung, Großbäume Linden etc.
- Eiche als Solitär
- Ginkgo (duftarm)

## Aufenthalt und Freizeit

- Fahrradfreie Zone -> Ausstellungsmöglichkeiten im Randgebiet
- Blumeninsel
- Bänke
- Bänke wellenförmig durch den Park
- Kleine Fläche als Rosengarten mit Kiosk
- Bücherschrank, optional „Bücherschiff“, Kajüte als Bücherschrank + Sitzmöglichkeiten + Wasserelemente und thematische Bepflanzung
- Gewundene Wege
- Für Reisende und Einwohner
- Bänke + Liegen + Tische
- Ruhe + Aktivität
- Sport-Elemente wie z.B. Klimmzugstangen
- Skizze: Sitzbänke in Wellenform, Leseecke, Leseschiff, Wasser, Steinweg
- Wenig bis keine Bodenversiegelung
- Altersübergreifend
- Ladestationen für Handy (ggf. mit Bezahlung)
- „Hologrammstation“ o.ä. zwecks Vorstellung Sehenswürdigkeiten
- Nicht nur Sitzmöglichkeiten, sondern auch „Liegesitze“ zum sonnen + entspannen
- Sinneswege mit verschiedenen Stationen
- „Picknick“ Tische, Sitzmöglichkeiten
- „Großgrün“
- Nicht geradlinige Anordnung
- Hundeplatz 20x20
- Wasserspiel
- Verbindung von Freizeit und Ruhegruppen
- Skizze: Heimische Pflanzen, Insekten!!, Bänke, Tisch/ Abstellfläche, Wasser
- Kunstelemente
- Holzskulpturen (HWI-identisch)
- Kleine Brücken
- Große Schachbrettanlage
- Versetzte Steine zum spielen
- Verengte Fahrbahn Auto mit Hindernis
- Zu wenig Bänke
- Beleuchtung
- Fahrradreparatur
- Fahrradluftpumpe
- Die Kinder möchten Buch lesen
- WLAN Hotspot
- Trinkwasserbrunnen
- Bänke als Treppe an Baumseite
- „Galerie“ (Bilder) mit QR mit Angeboten
- Grüner Dom
- Fläche für Radfahrer gesperrt (Ruhe)
- Mülleimer (Zigaretten)
- Hundekot-Beutel-Spender
- Wegweiser Ladestation E-Bike
- Gewundene Wege

- Rasenfläche mit Blumenrondell
- Toilette
- Bäume (Japan. Kirsche)
- Kranich-Fuchs-Skulptur?
- Überwachung (Sicherheit)
- Verbindende Wirkung zur Stadt
- Ort der städt. Identität
- Tor zur Stadt
- Infotafeln
- Flächen f. Büchermarkt(?)
- Flohmarkt
- Kleine Feste
- Aufstellung von Skulpturen
- Klimawirksame Grünflächen
- Verschattung
- Terrassenförmige Gestaltung mit integrierten Grünflächen

## Sicherheit und Ausstattung

- Wasserstraße Geschwindigkeitskontrolle (30er Zone)
- Wegebeleuchtung (Solar + hübsch)
- Park/ Gelände darf nicht als Abkürzung für Fahrradfahrer Bahnhof - Poeler Str. geeignet sein (Wegegestaltung)
- Videoüberwachung (Minimum Attrappe)
- Vandalismusvorbeugung
- Keine Zäune
- Erhöhte Sicherheit durch Terrassen zur Straße hin
- Feuerwehrzuwegung - Rettungsdienst - Drehleiterstellplatz (historisches Bahngebäude)
- Keine uneinsehbaren Ecken
- Im Park Fahrverbot für Fahrräder!
- Spender für Hundekotbeutel
- Liegen
- Unterirdische Entsorgungsanlagen (Grüner Park)
- Orientierung
- Wasserspender
- WLAN!
- Galerie(?) QR Code international
- An Baumreihe Treppe zum Sitzen geschwungen
- Geschwungener Weg - Material barrierefrei - unattraktiv für Fahrradfahrer gestalten
- Interaktive Karte mehrsprachig
- Warme Beleuchtung - verschiedene Leuchtmittel
- Keine komplett „toten Winkel“
- Sicht
- Unterschiedliche Untergründe
- Toilette - DB?!
- Videoüberwachung
- Telefonzelle Bücherregal
- Fitnessgeräte
- Tastgarten
- Toilette
- Wasserspiel
- Baumreihe
- Autofreie Zone - kein durchfahrender Verkehr - viele Gestaltungsmöglichkeiten
- Konflikt Fahrradfahrer - Fußgänger
- Lampen Solar als Wegbegleitung
- Bänke, liegende Bänke
- Digitale Wegweiser (QR Code)
- Baumreihe (japanische Kirsche)
- Wildwiesen oder Sträucher für Bienen, Schmetterlinge, Insekten
- Solarbetriebene Beleuchtung
- Toiletten
- Bänke (maritime Form)
- Aufpflasterung als Verbindungsfunktion zwischen beiden Flächen
- Fitnessgeräte
- Wasserstand
- Picknicktische

- Toilette
- Wasserspiel/ Brunnen
- Infotaster/ digitale Wegweiser
- Eiche als Verbindung
- Warme Beleuchtung
- Liegen
- Solarbetriebene Beleuchtung
- Gute Luft
- WLAN-Hotspot
- Verbindung zw. Beiden Flächen der Sicherheit
- Info Wismar (Skizze)
- Radfahrer & Fußgänger?
- Begrünte Überdachung
- Liegen
- Wasserspiel
- Baumallee
- Wegebeleuchtung
- Mülleimer für Zigaretten

## Klima

- Insektenhotels
- Teich mit Seerosen
- Springbrunnen (Schlosscharakter vor altem Bhf. Gebäude)
- Solarbetriebener Springbrunnen
- Wasserspiele (Solar)
- Böschung mit bewässerten Steinplatten
- Eine grüne + bunte Willkommensoase
- Viel Grün + Blumen + Wasserspiele
- Viele Sitzgelegenheiten in Form von Wellen
- Toilettenhaus begrünt
- Keine Fahrräder direkt auf diesen Flächen
- Beleuchtung der Wege solar
- Sicherer Übergang zu der zweiten Fläche
- Essbare Stadt
- Sitzplätze
- Brunnen für Menschen & Tiere
- Baumreihe
- Sinneswege mit verschiedenen Materialien
- Bücheroase
- Bepflanzter schattenspendender Dom
- Ruheoase
- Wasserspiele
- Bepflanzung an klimatische Bedingungen anpassen + insektenfreundlich
- Zur Kreuzung hin eingezäunte Hundefreifläche
- Sportgeräte für Erwachsene
- Klimawandelangepasste Begrünung (Dürrestress)
- Einheimische Arten - aber auch angepasste nichtheimische Arten
- Große Bäume - Schallschutz & Beschattung - aber keine Obstbäume (Pflegebedarf, Wildschweine)
- Schwammstadt + Wasserreservoir
- Fitnessgeräte stromerzeugend
- Wege stromerzeugend
- Wetterstation & Infos zu Klimawandel & Klimaschutz digital
- Energieneutrale Fläche
- Beschattete Sitzecken!
- Immissionsschutz
- Hauptwindrichtung beachten, Windschutz
- Rankgitterbepflanzung - Schatten
- Wenig Versiegelung - Schwammstadt
- Solarbetriebene Beleuchtung
- Fitnessgeräte die Strom erzeugen - Kombination für Handy laden & Springbrunnen
- Kiosk mit recyclebaren Waren Angebot
- Regenwasser auffangen
- Beete, Blumensäulen mit bienenfreundliche Pflanzen
- „Duftpflanzen“ Kräuter
- Wandelgang begrünt/ berankt
- Pflegeleichte Begrünung

- Lärmschutz
- Grüne Oase + Licht
- Wasser
- Baumreihe
- Ruhezone
- Infopunkt
- Entsiegeln - Wertboden
- Verwendung nachhaltiger Materialien, Wiederverwendung
- Entsiegelte Wege
- Bäume unterschiedlichen Alters und Arten
- Filterelemente für/ gegen Abgase/ Immissionen
- Speicher für Storm
- Urban Gardening (Hochbeete)
- Beleuchtung über Solarerzeugung und LED
- Gewundene Wege - unattraktiv für Radfahrer
- Zugang barrierefrei
- Bienen-/ Insektenfreundliche Bepflanzung
- Hochbeete - Urban Gardening
- Klimaneutrale Fläche!
- Solarbetriebene Wasserspiele
- Langsame Wasserspiele über Steine
- Infosäule mit Anzeige Wasserstand, Auswirkung Klimawandel auf Wasserstand der Ostsee (z.B. Abschmelzen Grönlandeis)
- Kostenlos Handy und Laptop laden mittels selbst erzeugtem Strom

## Anhang 3: Ergebnisse der Nutzerbefragung

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Nutzerbefragung**

**Durchführung** vom 8. Juni bis 8. Juli 2022

**Teilnahme** über Onlinefragebogen

**Vor-Ort-Befragung** an drei Tagen am Bahnhof und am ZOB

**Insgesamt** 386 Teilnehmer/-innen

1

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Nutzerbefragung - Ergebnisse**

Nutzung des Bahnhofs/ZOB pro Woche

**0** mal **35 %** **1** mal **25 %** **2-4** mal **18 %** **5-7** mal **18 %**

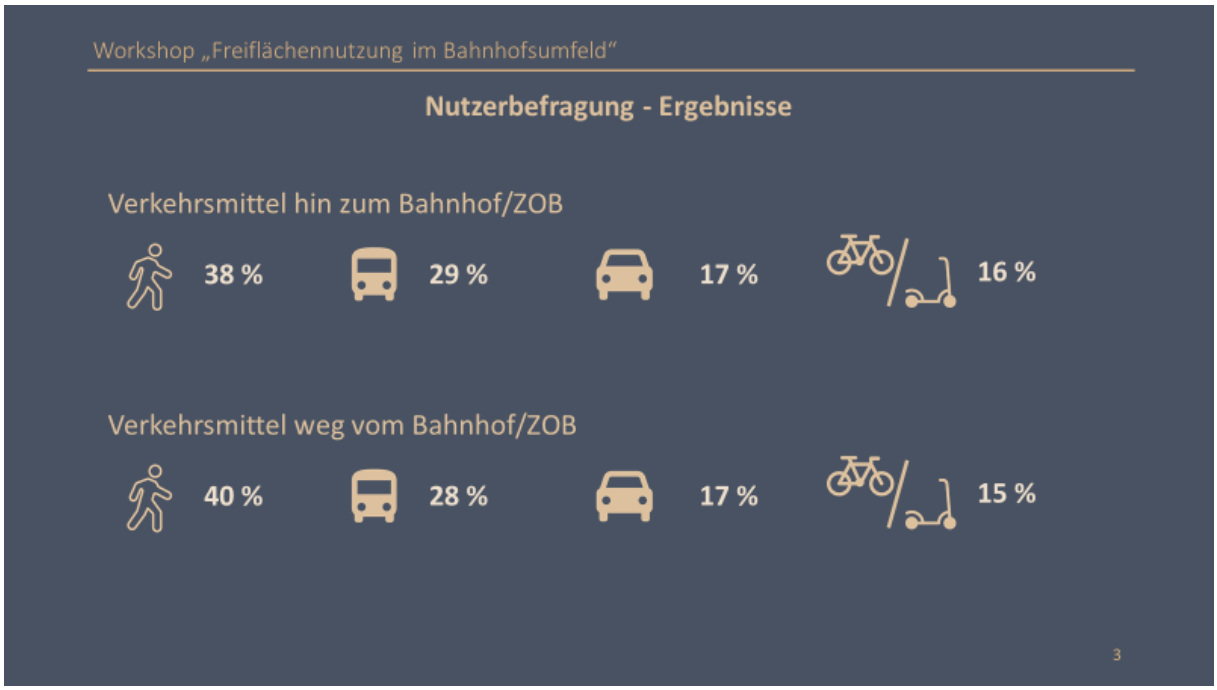
Warte- und Umsteigezeit

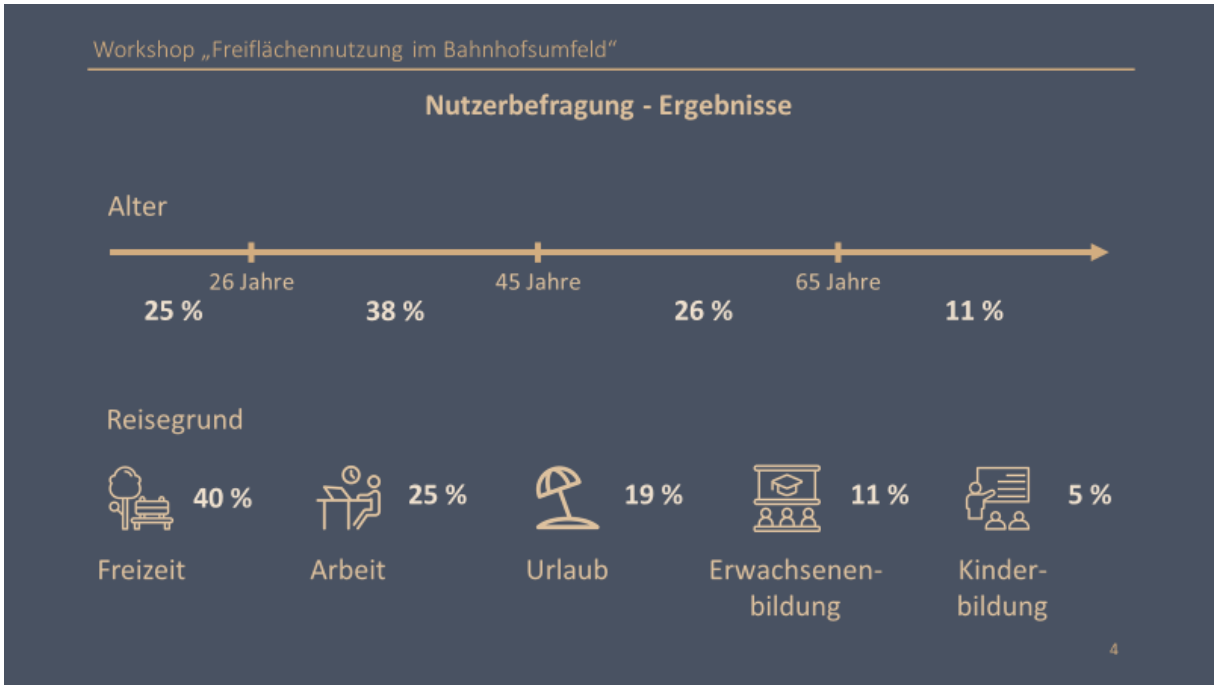
**48 %**

**44 %**

**8 %**

2


Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“
Nutzerbefragung - Ergebnisse
Verkehrsmittel hin zum Bahnhof/ZOB
38 %
29 %
17 %
16 %
Verkehrsmittel weg vom Bahnhof/ZOB
40 %
28 %
17 %
15 %
3


Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“
Nutzerbefragung - Ergebnisse
Alter
26 Jahre
45 Jahre
65 Jahre
25 %
38 %
26 %
11 %
Reisegrund
40 %
25 %
19 %
11 %
5 %
Freizeit
Arbeit
Urlaub
Erwachsenen-bildung
Kinder-bildung
4

# Anhang 3

# Protokoll zum Workshoptag am 22.10.2022

# Beteiligungsworkshop

„Freiflächenplanung im Bahnhofsumfeld“

# Protokoll

zum 22. Oktober 2022

Ergebnisfindung

### Herausgeberinnen

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Am Markt 1
23966 Wismar

bauamt@wismar.de
03841-251-6001
www.wismar.de

Hochschule Wismar
Fachbereich Bauingenieurwesen, Fachgebiet Wasserbau und Hydromechanik
Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe
Philipp-Müller-Straße 14
23966 Wismar
www.hs-wismar.de

### Moderation

Markus Birzer
Politik- und Unternehmensberatung
Missundestrasse 14
22769 Hamburg
www.birzer-beratung.de

### Städtebauförderung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB):
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
www.staedtebaufoerderung.info

### Projektförderung HWI-PLAN

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen: 67DAS155A/B
Laufzeit: März 2019 – April 2023

### Unterstützung

Für die Unterstützung bei der Organisation und Durchführung bedanken wir uns bei allen Helferinnen und Helfern der Verwaltung der Hansestadt Wismar, der Hochschule Wismar und dem Moderator Markus Birzer. Wir danken zudem allen Einwohnerinnen und Einwohnern, die mit großem Elan an dem Beteiligungsworkshop teilgenommen haben.

## Inhalt

Überblick ..... 59
Tagesordnung ..... 59
Einleitung ..... 60
Präsentation und Erklärung der Konzepte ..... 60
World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runde 1 ..... 61
World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runden 2-4 ..... 62
Namensfindung für Freifläche ..... 65
Rangfolge der Konzepte und Bewertung der besten Einzelmaßnahmen ..... 66
Rangfolge der Einzelmaßnahmen ..... 67
Das Bürgergutachten und die Übergabe ..... 69
Feedback ..... 70
Verabschiedung ..... 70
Anhang 1 ..... 72
Anhang 2 ..... 75
Anhang 3 ..... 78

## Überblick

| | |
|---|---|
| Datum | 22. Oktober 2022 |
| Zeit | 10:00 – 14:00 Uhr |
| Ort | Bürgerschaftssaal |
| Organisation | Hansestadt Wismar<br>Hochschule Wismar |
| Moderation | Markus Birzer |
| Organisatorinnen und Organisatoren | – Nadine Domschat-Jahnke<br>– Jan Groth<br>– Maike Kayatz<br>– Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe<br>– Torsten Lange<br>– Damian Lürbke<br>– Swantje Müller<br>– Beate Prante<br>– Peter Rittemann<br>– Dr. Jörn von Elsenau |
| Teilnehmeranzahl | 22 Einwohnerinnen und Einwohner<br>10 Organisatorinnen und Organisatoren |

## Tagesordnung

| |
|---|
| Begrüßung<br>*Thomas Beyer, Bürgermeister der Hansestadt Wismar* |
| Einleitung<br>*Markus Birzer, Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg* |
| Präsentation und Erklärung der Konzepte<br>*Swantje Müller, Bauamt Hansestadt Wismar* |
| World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runde 1 |
| *Kaffeepause* |
| World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runden 2-4 |
| Präsentation der Ergebnisse und Diskussion |
| Namensfindung für Freifläche |
| *Mittagessen* |
| Ranking der Szenarien und Bewertung der besten Einzelmaßnahmen |
| Auswertung des Rankings |
| Das Bürgergutachten und die Übergabe |
| Feedback |
| Verabschiedung<br>*Nadine Domschat-Jahnke, Leiterin Bauamt der Hansestadt Wismar* |

## Einleitung

Der Bürgermeister der Hansestadt Wismar, Thomas Beyer, begrüßte die Anwesenden und dankte den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Organisation der Bürgerbeteiligung für das im Beteiligungsverfahren bereits gezeigte Engagement. Anschließend leitete der Moderator Markus Birzer in den dritten Tag der Beteiligung ein. In diesem Zusammenhang fragte der Moderator, ob die Teilnehmenden in der Zwischenzeit weitere Ideen für die Freifläche gesammelt hätten, woraufhin ein Teilnehmer die Wichtigkeit der Namensfindung betonte.

## Präsentation und Erklärung der Konzepte

Anschließend präsentierte und erläuterte Swantje Müller aus der Abteilung Grünplanung des Bauamts der Hansestadt Wismar die von den Teilnehmenden im vorherigen Workshoptag am 24.9.2022 erarbeiteten vier Konzepte (siehe Anhang 1). Zum besseren Verständnis wurden den Konzepten sowohl Farben als auch Kurzbezeichnungen zugewiesen und sie wurden im Rahmen einer Präsentation grafisch aufgearbeitet dargestellt:

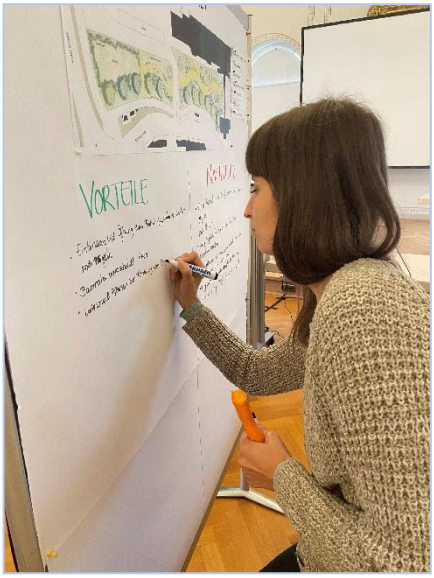
- Blau: Alles im Fluss
- Rot: Beisammensein im Grünen
- Grün: Grüner Klimaschutz
- Gelb: Grüne Artenvielfalt

Eine Teilnehmerin merkte an, dass die Farbzuordnung verwirrend sei, da die Konzepte unabhängig von den ursprünglichen Tischthemen des vorherigen Workshoptages erarbeitet worden waren. Frau Müller erklärte daraufhin, dass die Farbzuordnung nur indirekt auf den Farben der Tischthemen (Blau = Klima; Rot = Sicherheit und Ausstattung; Grün = Begrünung; Gelb = Aufenthalt und Freizeit) basierte. Nachdem die zuvor den Farben zugeordneten Kleingruppen am zweiten Workshoptag neu und zufällig zusammengesetzt worden waren, erarbeiteten diese Gruppen an den farblich gekennzeichneten Tischen die vier beschriebenen Konzepte. Aus diesem Grund wurden für die Präsentation die Konzepte entsprechend farblich markiert, wobei für den weiteren Verlauf die Konzeptnamen gültig seien.

## World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runde 1

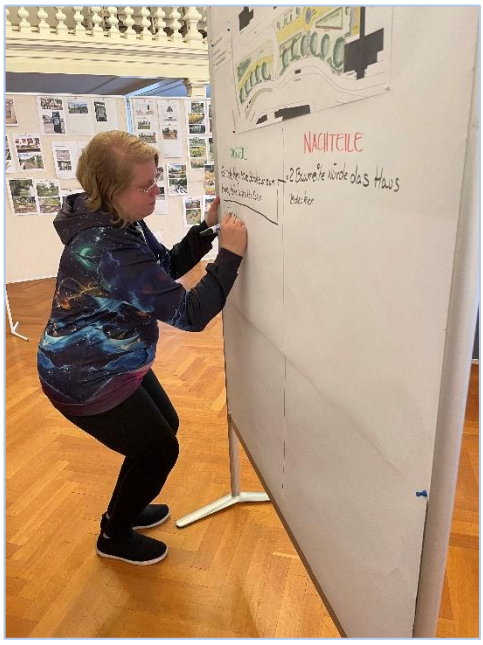
In Vorbereitung auf die erste Runde des World Cafés erläuterte der Moderator Markus Birzer dessen Ablauf (siehe Anhang 2). Grundsätzlich werden die vorliegenden vier Konzepte jeweils einem Tisch des World Cafés zugeordnet, wobei die Teilnehmenden sich zunächst frei einem der Tische und somit einem der Konzepte zuordnen und dort mit der ersten Runde des World Cafés starten. Zudem werden jedem der vier Tische zwei Expertinnen oder Experten zugeordnet; diese rotieren nicht mit dem World Café von Konzept zu Konzept, sondern verbleiben am jeweiligen Tisch.

In der ersten Runde des World Cafés wählen die Teilnehmenden nach einer kurzen Vorstellungsrunde eine Schreiberin oder einen Schreiber sowie eine Zeitnehmerin oder einen Zeitnehmer. Daraufhin wird das vorliegende Konzept kurz von den Expertinnen bzw. Experten erläutert. Hieran schließt sich die Begutachtung des jeweiligen dem Tisch zugeordneten Konzepts an. Hierbei werden die maßgeblichen Vor- und Nachteile herausgearbeitet, welche in Kurzform von der Schreiberin bzw. dem Schreiber auf die jeweils vorbereitete Stellwand notiert werden. Während der Bearbeitung konnten die Teilnehmenden Bilder von beispielhaften Einzelmaßnahmen an zentral platzierten Stellwänden konsultieren. Bei den Beispielen handelte es sich um tatsächlich existierende Maßnahmen, die in anderen Bauprojekten bereits umgesetzt worden waren. Zusätzlich erläuterten die Expertinnen und Experten die Hintergründe der Beispiele.



## World-Café: Vor- und Nachteile der Konzepte: Runden 2-4

Nach der Kaffeepause fanden drei weitere Runden des World Cafés statt. Die festen Gruppen wechselten tischweise, sodass jede und jeder Teilnehmende die Vor- und Nachteile der vier Konzepte durcharbeiten konnte. Dabei verlief die Zusammenarbeit konzentriert, konstruktiv und humorvoll. Durch die weitgehende Einigkeit zwischen den Teilnehmenden entstanden freundliche und respektvolle Diskussionen. Indem die Ergebnisse der vorherigen Gruppe sichtbar blieben, kam es zu keinen Doppelnennungen. Am Ende der vierten Runde stellten die Sprecherinnen und Sprecher der jeweiligen Tische die Vor- und Nachteile ihrer Konzepte kur vor.



**Konzept: Alles im Fluss**

| Vorteile | Nachteile |
|---|---|
| Wasser ja, aber ein zentraler Bereich (z.B. Brunnen) | Vandalismus (Leseschiff + Hochbeete) |
| Trinkwasserstation (Wasserpumpe) | Pflegeaufwand Hochbeete |
| Sitzstufen in Verbindung mit Sportgeräten (z.B. Balancier-Balken) | Nicht zu viele „Wasserbereiche“ / nicht auf großer Fläche |
| Baumreihe | Kein Wetterschutz beim Sitzen |
| Durch Sitzstufen sind unterschiedliche Sitzhöhen möglich (Senioren, Kinder, etc.) | Barrierefreier Zugang von der Bahnhofstraße kommend fehlt |
| Bäume in Kombination mit Sitzgelegenheiten | 2. Zugang zum Bahnhofsgebäude von der Fläche kommend fehlt |
| Wasser ja, aber nur auf der großen Fläche mit Anbindung aller Wege „Wasserzentrum“ | Kein sicherer Übergang zwischen beiden Flächen |
| Bücherschrank ja, aber Sicherung gegen Vandalismus & Nutzung der „alten Taxirufzelle“ | Weitere Sitzmöglichkeiten fehlen zur Promenade & Gebäude |
| 1 aktive Fläche und 1 ruhige Fläche jeweils für Wasser bzw. Wasserspiel | Standortwahl WC-Haus richtig / gut? |
| Lineare Promenade auf der großen Fläche & lockere, geschwungene Wege auf kleiner Fläche | WC-Standort zu zeitaufwändig, wenn es „schnell gehen muss“ |
| Wasserdurchlässige Wege (z.B. wassergebundene Wegedecke) | Sitzmöglichkeiten sind zu einseitig und zu viel |
| Digitaler Wegweiser am Arkadengang | Wartungsaufwand der Sitzbänke zu hoch |
| | Zentraler Infopunkt mit historischen Informationen fehlt |
| | Auf zentraler Fläche fehlen Tische (Picknick, etc.) |

**Konzept: Beisammensein im Grünen**

| Vorteile | Nachteile |
|---|---|
| Lage des WC | Fehlender Sonnen- / Regenschutz |
| Wasserspiel | Fehlender Drahtkorb für Laub?<br>→ Abfallbehälter!!! |
| Geschwungener Weg (Promenade) | Fitnessstandort nicht geeignet<br>(einsehbar, Verkehr) |
| Fitness für Ältere / Aktive<br>→ Bewegungsangebote: Reck, Balken | Fehlender Trinkwasserspender<br>(Bahnhofausgang) |
| Sträucher / Stauden<br>→ Schutz damit keiner (Kinder) auf die Straße läuft - Sicherheit? → 80cm Höhe | Fehlender Wasserspender beim Fitnessbereich |
| Baumreihe | Parkcharakter statt Bahnhofsvorplatz |
| Geschwungene Wegeführung<br>(organisch= gemütlich → Sitzgruppe) | Zu wenig Sitzmöglichkeiten auf linker Fläche |
| Unterschiedliche Sitzmöglichkeiten<br>– Material? → Holz - oft unansehnlich später → reparaturintensiv<br>– Fundamente? / Standsicherheit → Vandalismus verhindern | |
| Solitärbaum als markantes Zeichen | |
| Kein Versatz zwischen Wegen<br>(Aufpflasterung!) | |

**Konzept: Grüner Klimaschutz**

| Vorteile | Nachteile |
|---|---|
| Gerader Weg, klare Struktur zum Haus, keine versteckten Ecken | 2. Baumreihe würde das Haus verdecken |
| Jahresangepasste Sträucher, insekten- & bienenfreundlich | Versatz der Wegeführung zu den Flächen |
| Sitzbänke, Abstufung nutzen | Sträucher an der Straße verdecken die Fläche |
| Brunnen platzsparend, zentral, Ruhezone, feuchtigkeitsspendend, an das Gebäude angepasst | Zur Kreuzung Poeler Straße nicht einladend – Ausweitung des Weges als Empfehlung |
| Einbindung des Bahnhofsgebäudes | Bücherzelle fehlt |
| Regenrückhaltung (Bewässerung der umliegenden Grünfläche & Sträucher) | Abgrenzung der Fläche zur Straße mit niedriger Mauer inklusive Sitzmöglichkeiten als Empfehlung |
| Lärmschutz & Sichtschutz, Ruhe, Schutz gegen Schmutz | Partieller Wetterschutz bei Sitzgelegenheiten wird empfohlen, insbes. im Bereich „Grüner Dom“ |
| Zuwegung / Verbindung von Bahnhofstr. | Zugang auch auf kleine Fläche von der Straße aus empfohlen |
| Infopoints an der Stelle gut gewählt | Geradlinige Wegeführung zu starr – leicht geschwungene Führung empfohlen |
| Guter Standort für WCs | Fahrradverkehr soll aus der Fläche herausgenommen werden, jedoch barrierefreie Gestaltung |
| | Fitnesspfad fehlt |
| | Trinkwasserspender fehlt |

**Konzept: Grüne Artenvielfalt**

| Vorteile | Nachteile |
|---|---|
| Einbindung und Öffnung zum Bahnhofsgebäude später noch möglich | Einsehbarkeit durch Bepflanzung nicht mehr gegeben |
| Baumreihe unterschiedlicher Arten | Kein Wasser |
| Unterschiedliche Pflanzen zur Förderung der Biodiversität | Wenig Angebote für Kommunikation / Interaktion |
| Guter Standort für das WC | kein „Verweilcharakter" |
| Geschwungene Wegeform | Lebender Zaun der Hundewiese müsste für Sicherheit ein fester Zaun werden |
| | Weg durch Park endet abrupt in der Hundewiese |
| | Verbindung ZOB-Bahnhof fehlt |
| | Keine Tische für Picknick |
| | Kein Sonnen-/ Wetterschutz |
| | Standort für Hundeplatz generell schlecht |
| | Infotafel fehlt |
| | Falscher Standort der Fahrradstation<br>→ gehört zum Radweg<br>→ dort wo der Hundeplatz ist |
| | Zu wenig aktivierende Flächen |

## Namensfindung für Freifläche

Kurz vor der Mittagspause bat der Moderator um Namensvorschläge für die Freifläche. Es kam in einer spontanen, nicht bindenden Abstimmung per Handzeichen zu folgenden Namensvorschlägen:

- ZOBA-Park (ZOB und Bahnhof-Park) 10 Stimmen
- Park am Bahnhof 1 Stimme
- BHF-Park 0 Stimmen
- Beteiligungspark nachträglicher Vorschlag außerhalb der Abstimmung

Die hohe Zahl der Enthaltungen wurde von den Teilnehmenden damit begründet, dass eine so wichtige Entscheidung wie eine Namensgebung einerseits mehr Zeit zum Nachdenken erfordern würde und dass andererseits ein Name ggf. nicht notwendig wäre bzw. sich mit der Zeit z.B. nutzungsbezogen ergeben würde.

Zum Ende des Workshoptages schlug eine Teilnehmerin den Namen „BUBA-Park“ (Bus und Bahn-Park) vor. Es gab zwar keine Abstimmung zu dem Vorschlag, aber eine recht hohe allgemeine Zustimmung.

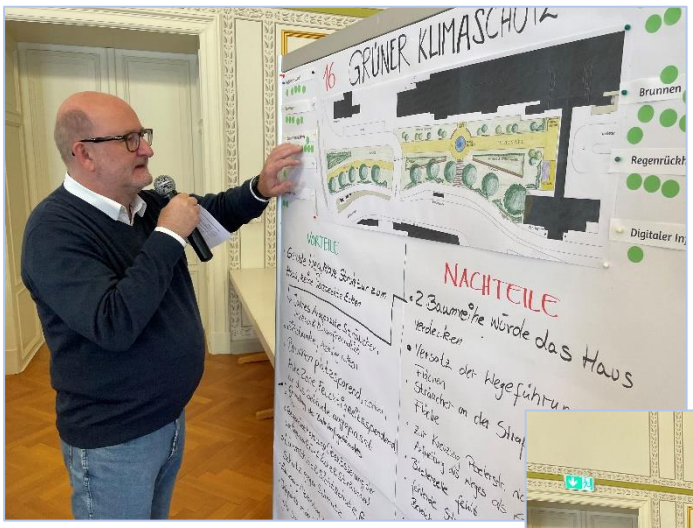
## Rangfolge der Konzepte und Bewertung der besten Einzelmaßnahmen

Im Anschluss an das Mittagessen leitete der Moderator die Ermittlung einer Rangfolge der Konzepte sowie die Bewertung der besten Einzelmaßnahmen ein. Zunächst stellte der Moderator den Teilnehmenden die Frage „Was würde passieren, wenn Sie allein entscheiden könnten?“. Durch Handzeichen konnten die Teilnehmenden ihre Präferenz für die jeweiligen Konzepte kundtun. Eine Abgabe von Doppelstimmen war nicht zulässig.

- Konzept: Grüner Klimaschutz 16 Stimmen
- Konzept: Beisammensein im Grünen 4 Stimmen
- Konzept: Grüne Artenvielfalt 1 Stimme
- Konzept: Alles im Fluss 1 Stimme

Somit erhielt das Konzept 'Grüner Klimaschutz' eindeutig die größte Zustimmung.

Nachdem die Rangfolge der Konzepte ermittelt worden war, bat der Moderator die Teilnehmenden um die Bewertung der Einzelmaßnahmen, die den Konzepten an den vorbereiteten Stellwänden zugeordnet waren. Die Teilnehmenden erhielten jeweils fünf Klebepunkte, die sie unter den Einzelmaßnahmen verteilen konnten. Die Frage einer Expertin, ob auch bisher nicht gelistete, neue Vorschläge an den Stellwänden bewertet werden dürften, wurde vom Moderator bestätigt. Die Frage zielte auf jene Vorschläge ab, die sich während der vier aktuellen Runden des World Cafés ergeben hatten und auf den Stellwänden von den einzelnen Gruppen notiert worden waren.



## Rangfolge der Einzelmaßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen ist eine Rangfolge der Punktevergabe zu den Einzelmaßnahmen der einzelnen Konzepte aufgelistet. Es sind lediglich Einzelmaßnahmen aufgeführt, die mindestens einen Punkt erhielten.

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Alles im Fluss“ | Punktzahl |
|---|---|
| WC begrünt | 3 |
| Wasserlauf | 1 |
| Bücherschrank | 1 |
| Infotafel | 1 |

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Beisammensein im Grünen“ | Punktzahl |
|---|---|
| Unterschiedliche Sitzmöglichkeiten | 9 |
| Fitnesspfad | 9 |
| Sitzterrassen | 3 |
| Sträucher & Stauden | 3 |
| Digitaler Wegweiser | 3 |
| Geschwungener Weg | 2 |
| Markanter Solitärbaum | 1 |

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Grüne Artenvielfalt“ | Punktzahl |
|---|---|
| 2. Baumreihe | 5 |
| Sitzen im Grünen | 5 |
| Blumenwiese | 2 |
| WC begrünt | 2 |
| Geschwungener Weg | 1 |
| Baumreihe unterschiedliche Arten | 1 |
| Sträucher | 1 |

| Einzelmaßnahmen des Konzepts „Grüner Klimaschutz“ | Punktzahl |
|---|---|
| Brunnen | 15 |
| Baumreihe mit Hecke | 9 |
| Wasserspiel | 9 |
| Bepflanzter „Dom“ | 5 |
| Blumenwiese | 5 |
| Regenrückhaltung | 3 |
| 2. Baumreihe | 2 |
| WC solar | 1 |
| Digitaler Infopoint | 1 |

Aufgrund der Ähnlichkeiten zwischen den Konzepten kam es zu Mehrfachnennungen bei einigen Einzelmaßnahmen, womit nach Aufsummierung die Gesamtpunktzahl dieser Maßnahmen steigt. Im Folgenden sind sämtliche Maßnahmen mit mindestens einem Punkt entsprechend der erreichten Punktzahl aufgelistet.

| **Einzelmaßnahmen** | **Gesamtpunktzahl** |
|---|---|
| Sitzmöglichkeiten (im Grünen und terrassiert) | 17 |
| Brunnen | 15 |
| Baumreihe (mit Hecke und verschiedenen Arten) | 10 |
| Fitnesspfad | 9 |
| Wasserspiel | 9 |
| 2. Baumreihe | 7 |
| Blumenwiese | 7 |
| WC (begrünt und solar) | 5 |
| Infotafel (digital und analog) | 5 |
| Bepflanzter „Dom“ | 5 |
| Sträucher | 4 |
| Geschwungener Weg | 3 |
| Regenrückhaltung | 3 |
| Wasserlauf | 1 |
| Bücherschrank | 1 |
| Markanter Solitärbaum | 1 |

## Das Bürgergutachten und die Übergabe

Nach Abschluss der Ermittlung der Rangfolge der Konzepte und der Einzelmaßnahmen erläuterte Nadine Domschat-Jahnke, Leiterin des Bauamts der Hansestadt Wismar, das weitere Vorgehen. Neben dem Protokoll des dritten Workshoptages wird von den Organisatoren ein Entwurf des Bürgergutachtens erarbeitet, das die Aufarbeitung aller Ergebnisse und Vorgänge der drei Workshoptage umfasst. Das Protokoll wie der Entwurf des Bürgergutachtens wird den Teilnehmenden kurzfristig nach der Veranstaltung zugesandt, und es wird mit einer Fristsetzung von einer Woche um Zusendung von Änderungs- und Ergänzungswünschen gebeten. Nach Einarbeitung eingegangener Änderungen und Ergänzungen wird das Bürgergutachten fertiggestellt und in einer abschließenden Veranstaltung gemeinsam mit den Teilnehmenden der Bürgerschaft und dem Bürgermeister übergeben. In diesem Zusammenhang stimmten die Teilnehmenden über zwei mögliche Termine für die Abschlussveranstaltung ab:

- Donnerstag, 17.11.2022, 18 Uhr 12 Stimmen
- Montag 21.11.2022, 18 Uhr 11 Stimmen

**NACHTRAG**: Aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Räumlichkeiten am 17.11.2022 musste der Termin auf den 21.11.2022 verlegt werden. Die Teilnehmenden werden mit Zusendung des Protokolls und des Entwurfs des Bürgergutachtens darüber informiert.

Der Moderator schlug vor, dass zwei Teilnehmende das Bürgergutachten an die Bürgerschaft und den Bürgermeister übernehmen und mit eigenen Worten kurz ihre Eindrücke zum Beteiligungsworkshop resümieren. Der Moderator bat um Handzeichen, wobei sich zwei Teilnehmerinnen bereit erklärten, diese Aufgabe zu übernehmen:

- Claudia Lingner
- Madlen Köpcke

## Feedback

Zum Abschluss des Workshoptages bat der Moderator um ein Feedback von den Teilnehmenden. Insgesamt meldeten sich drei Teilnehmerinnen, wobei die übrigen Teilnehmenden deren Feedback unterstützten.

| | |
|---|---|
| **Feedback von Teilnehmerin 1** | – Positiv überrascht über die Moderation und die vielen Teilnehmenden<br>– Die vorbereitete Struktur war hilfreich<br>– Die Mischung der Teilnehmenden macht den Unterschied aus<br>– Es konnten neue Ideen als Kollektiv gefunden werden<br>– Bitte um zukünftig mehr Integration der Bürgerinnen und Bürger<br>– Bitte um Berücksichtigung von Veganerinnen und Veganern bei der Verpflegung |
| **Feedback von Teilnehmerin 2** | – Danksagung an die Veranstalter für die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger<br>– Freude über die Möglichkeit, neue Leute kennengelernt zu haben |
| **Feedback von Teilnehmerin 3** | – Danksagung an die Veranstalter für die gelungene Verpflegung |

Der Moderator gab ebenfalls ein Feedback, indem er die Workshops als äußerst erfolgreich und dank der hervorragenden Mitarbeit der Teilnehmenden leicht zu moderieren bezeichnete. Insgesamt zeigte er sich über die Ergebnisfindung und das Ergebnis sehr erfreut.

Die Leiterin des Bauamts betonte zudem, dass diese Form der frühzeitigen und umfangreichen Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erstmals in einer Planung der Hansestadt Wismar durchgeführt wurde, was auch in der Kooperation mit dem Forschungsprojekt HWI-PLAN der Hochschule Wismar begründet sei. Nicht zuletzt wegen der erstmaligen Durchführung wurden die Teilnehmenden gebeten, an einer vorbereiteten Umfrage zur Auswertung der Workshoptage teilzunehmen. An dieser konnten die Teilnehmenden entweder über bereitgestellte Fragebögen in Papierform oder über einen QR-Code in Form einer Online-Befragung teilnehmen, wobei letztere über einen Zeitraum von einer Woche und somit bis zum 28.10.2022 freigeschaltet wurde. Von den 22 Teilnehmenden, die am dritten Workshoptag vor Ort waren, nahmen 19 an der Umfrage teil. Aus den Ergebnissen ist abzulesen, dass die Teilnehmenden vollumfänglich zufrieden mit der Organisation, dem Ablauf und dem Zeitpunkt der drei Workshops waren. Die Teilnehmenden hatten großes Interesse an dem Projekt der Freiflächenplanung und gingen die Workshops mit hoher Motivation an, was unter anderem mit der Auswahl der Tischthemen und an der Möglichkeit des aktiven Mitspracherechts zusammenhängen könnte. Die Teilnehmenden gaben an, dass ihre Meinung gehört, wahrgenommen und res-

pektiert wurde. Eine Fortführung entsprechender Bürgerbeteiligungen bei zukünftigen Planungen der Hansestadt Wismar wäre aus Sicht der Teilnehmenden äußerst begrüßenswert. Die kompletten Befragungsergebnisse sind in Anhang 3 nachzulesen.

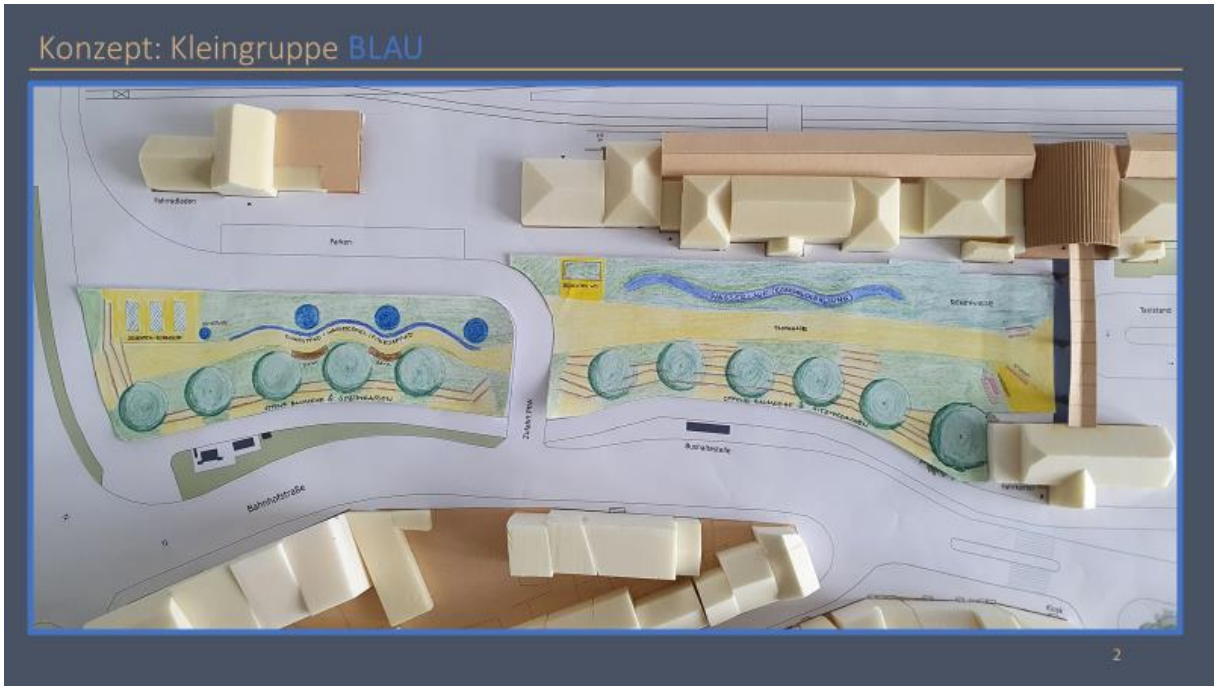
## Verabschiedung

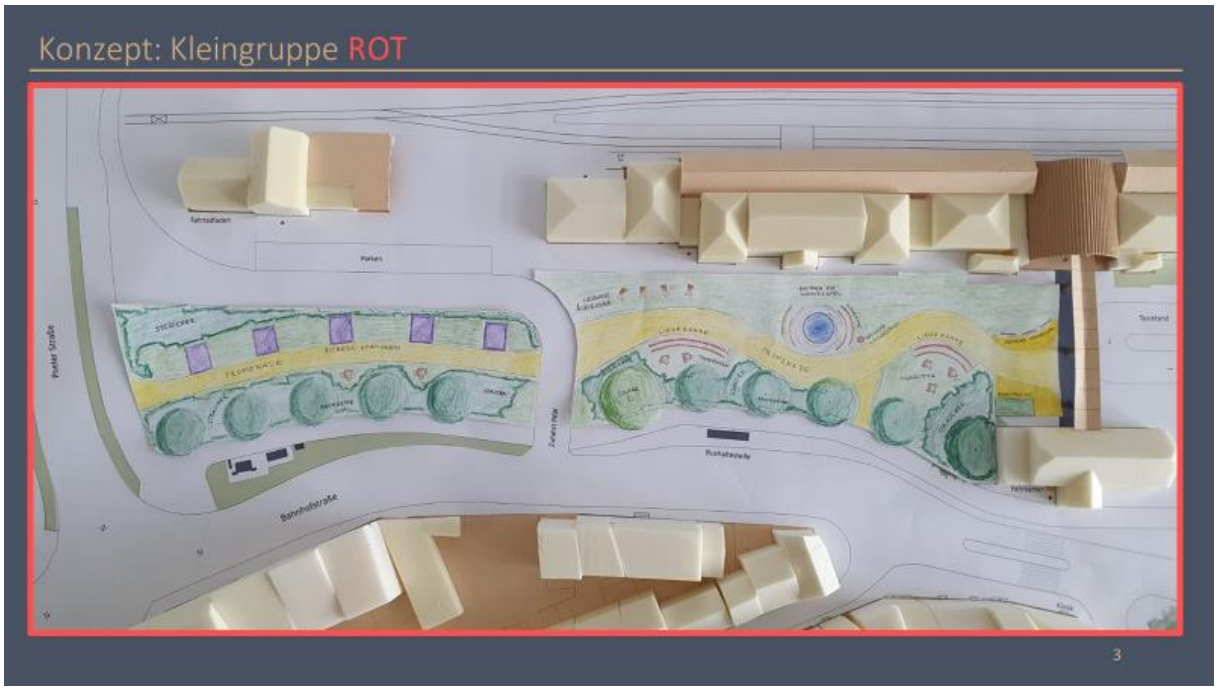
Zur Verabschiedung gab die Leiterin des Bauamts einen Ausblick auf den zukünftigen Prozess der Freiflächennutzung und -gestaltung. Sie erläuterte den Teilnehmenden, dass die Erkenntnisse aus dem Verfahren als Grundlage für die Planung der Freifläche dienen werden und bat um Verständnis, falls Details aus den in den Workshops erarbeiteten Konzepten ggf. nicht vollumfänglich berücksichtigt werden könnten. In Anbetracht ähnlicher Bauprojekte aus der Vergangenheit stellte sie das Fertigstellungsziel für Ende 2026 in Aussicht. Planung, Ausschreibung, Vergabe kann nach Übergabe des Bürgergutachtens und Beschlussfassung durch die Bürgerschaft beginnen. In den weiteren Planungsschritten werden neben den fachlichen Beteiligungen auch das Kinder- und Jugendparlament und die Bürgerschaft miteinbezogen und zu einem späteren Planungsstand auch eine öffentliche Auslegung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern transparent kommuniziert.

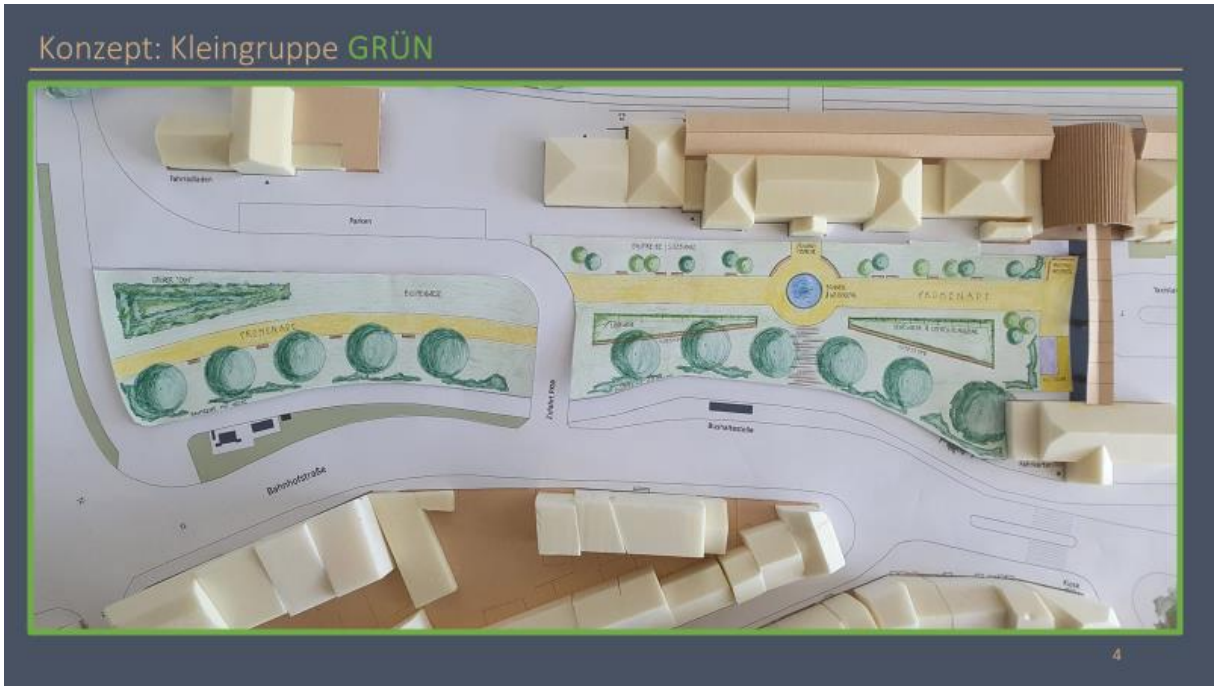
Neben der Erstellung des Bürgergutachtens inklusive den Protokollen der Workshops wird ebenso durch die Verwaltung und die Hochschule Wismar die Auswertung des hier erfolgten Bürgerbeteiligungsprozesses erarbeitet, um auch für zukünftige Projekte unter Beachtung des Aufwandes einschätzen zu können, bei welchen Planungen bzw. Projekten eine solche Form der Bürgerbeteiligung weiterhin erfolgversprechend ist.

Ein großes Dankeschön für die konstruktive und wertschätzende Zusammenarbeit an den 3 Workshoptagen gilt den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Vertreterinnen und Vertretern der Hochschule Wismar und der Verwaltung der Hansestadt Wismar.

## Anhang 1: Präsentation der Konzepte




Konzept: Kleingruppe ROT
Parken
Bahnhofstraße
3


Konzept: Kleingruppe GRÜN
Parken
Bahnhofstraße
4

Konzept: Kleingruppe GELB
Fahrradladen
Parken
Bahnhofstraße
Busbahnhofstraße
5

## Anhang 2: Präsentation am 22.10.2022

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

**Samstag, 22. Oktober 2022**

| | |
|---|---|
| 10:00 Uhr | Begrüßung und Einleitung |
| 10:20 Uhr | Präsentation der Szenarien |
| 10:40 Uhr | World-Café: Runde 1 |
| 11:10 Uhr | Kaffeepause |
| 11:25 Uhr | World-Café: Runde 2-4 |
| 12:10 Uhr | Präsentation der Ergebnisse |
| 12:30 Uhr | Mittagessen |
| 13:00 Uhr | Ranking und Auswertung |
| 13:20 Uhr | Bürgergutachten und Übergabe |
| 14:00 Uhr | Ende des dritten Tages |

2

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## World-Café: Vor- und Nachteile der Szenarien

**Wählen** Sie bitte

- eine Schreiberin oder einen Schreiber
- eine Zeitnehmerin oder einen Zeitnehmer

3

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“

## Wahl des Datums für die Abschlussveranstaltung mit Übergabe des Bürgergutachtens

a) Donnerstag, 17.11.2022, ab 18 Uhr

b) Montag, 21.11.2022, ab 18 Uhr

4

Workshop „Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld“
Vielen Dank für Ihre
Mitarbeit und Unterstützung
5

# Anhang 3: Ergebnisse des Workshopmonitorings



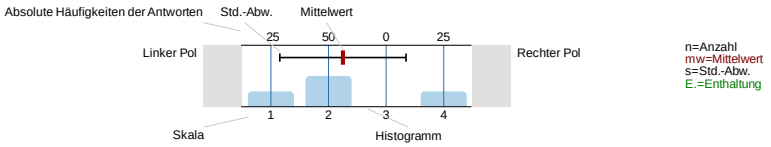
## Hochschule Wismar

Beteiligungsworkshop Freiflächennutzung im Bahnhofsumfeld (Monitoring Beteiligungsworkshop Wismar)

Erfasste Fragebögen = 19

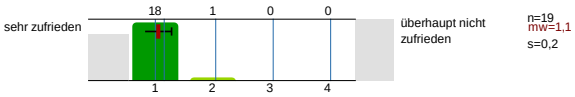
### Legende

Fragetext

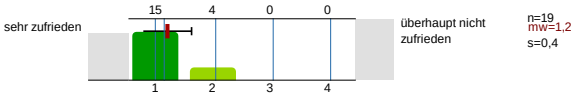



### 1. Fragen zur Zufriedenheit

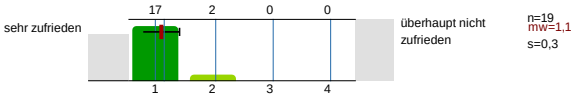
1.1) Wie zufrieden waren Sie mit dem Workshop?



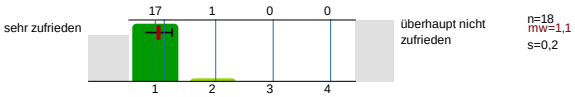

1.2) Wie zufrieden waren Sie mit der Moderation?



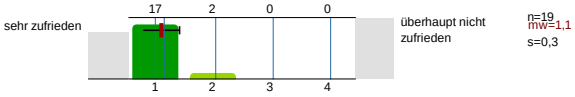

1.3) Wie zufrieden waren Sie mit den Experten?



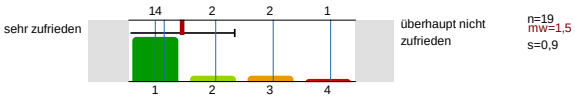

1.4) Wie zufrieden waren Sie mit der Organisation?



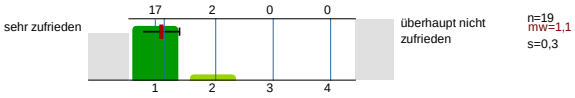

1.5) Wie zufrieden waren Sie mit den Räumlichkeiten?



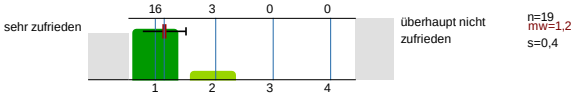

1.6) Wie zufrieden waren Sie mit dem Catering?



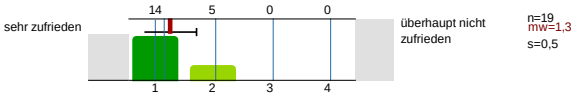

1.7) Wie zufrieden waren Sie mit der Zusammensetzung der Teilnehmenden?



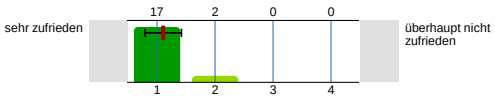

1.8) Wie zufrieden waren Sie mit der Themenwahl?




1.9) Wie zufrieden waren Sie mit dem zeitlichen Rahmen?

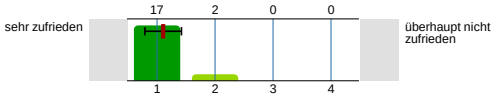


1.10) Wie zufrieden waren Sie mit der Wahl der Wochentage?



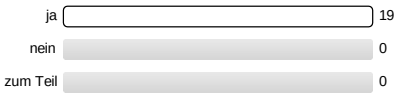

n=19
mw=1,1
s=0,3

1.11) Wie zufrieden waren Sie mit der Wahl der Uhrzeiten?




n=19
mw=1,1
s=0,3

1.12) Konnten Sie Ihr(e) Anliegen einbringen?



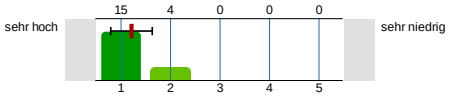

n=19

1.14) Falls Sie Verbesserungsvorschläge haben, können Sie diese gerne im Folgenden mitteilen:

- Bitte beim Catering eine vegane Alternative bereitstellen.
- Es wurde gut, konstruktiv und zielführend diskutiert unter Einhaltung Respekt und Höflichkeitsregeln mit der Bitte um Wiederholung eines solchen Veranstaltungsformates
- öff. WCs!!
  Freiluftkino, die Fassade der Bestandsgebäude nutzen

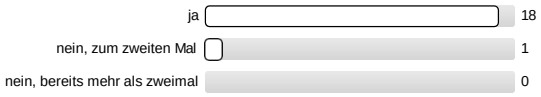
## 2. Persönliche Fragen

2.1) Wie hoch war Ihre Motivation, an der Beteiligung teilzunehmen?



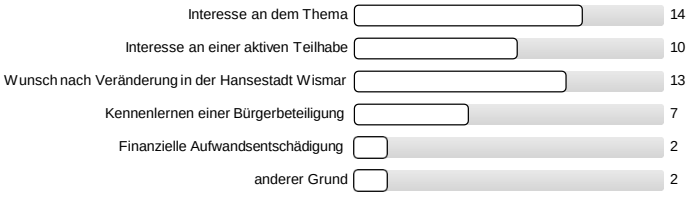

n=19
mw=1,2
s=0,4

2.2) Haben Sie zum ersten Mal an einem Beteiligungs verfahren teilgenommen?




n=19

2.3) Was hat Sie angetrieben, an der Beteiligung teilzunehmen? (mehrere Antworten möglich)

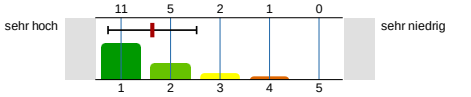



n=19

2.4) Bitte nennen Sie uns einen anderen Grund:

- die Möglichkeit zu erhalten, kritische Nachfragen zu stellen, um ggf. einer Geldverschwendung vorzubeugen
- gemeinsame Ziele

2.5) Wie groß ist Ihr Vertrauen, dass die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung in der weiteren Planung berücksichtigt werden?




n=19
mw=1,6
s=0,9

2.6) Konnten Sie ohne Probleme an der Beteiligung teilnehmen?

n=18

| | |
|---|---|
| ja | 18 |
| nein | 0 |
| zum Teil | 0 |

2.8) Würden Sie an weiteren Beteiligungsverfahren teilnehmen?

n=19

| | |
|---|---|
| ja | 19 |
| nein | 0 |
| zum Teil | 0 |

2.10) Fühlen Sie sich durch die Beteiligung in Form des Bürgergutachtens verstärkt von der Politik wahrgenommen?

n=19

| | |
|---|---|
| ja | 15 |
| nein | 2 |
| weiß nicht | 2 |

## 3. Bewertung der Gesprächsrunden

3.1) War die Anzahl **aller** Teilnehmenden der Beteiligung **insgesamt** ...

n=19

| | |
|---|---|
| zu groß | 0 |
| genau richtig | 19 |
| zu klein | 0 |

3.2) War die Anzahl aller Teilnehmenden **an den einzelnen Thementischen** insgesamt ...

n=19

| | |
|---|---|
| zu groß | 0 |
| genau richtig | 19 |
| zu klein | 0 |

3.3) Wurden den Teilnehmenden ausreichend Mitspracherechte in der Themenfindung gewährleistet?

n=19

| | |
|---|---|
| ja, auf jeden Fall | 15 |
| eher schon | 3 |
| eher weniger | 1 |
| nein, sehr unzureichend | 0 |

3.4) War die Wahl der vier Tischthemen für Sie gelungen?

n=19

| | |
|---|---|
| ja, auf jeden Fall | 18 |
| eher schon | 0 |
| eher weniger | 1 |
| nein, sehr unzureichend | 0 |

3.5) Falls Sie nicht zufrieden waren, welche Themen haben aus Ihrer Sicht gefehlt?

- Bessere Trennung der Einzelthematiken, um unnötige Überschneidungen zu vermeiden

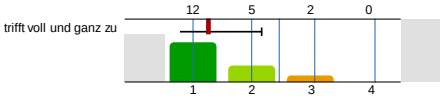
3.6) Hatten Sie an den einzelnen Thementischen genügend Zeit zur Verfügung?

n=19

| | |
|---|---|
| zu viel | 0 |
| genau richtig | 14 |
| zu wenig | 5 |

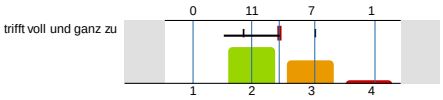
## 4. Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

4.1) Ich habe in den Gesprächen viel von anderen Teilnehmenden gelernt.



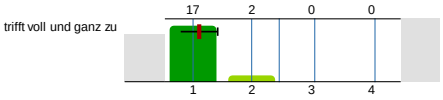

n=19
mw=1,5
s=0,7

4.2) Meine Meinung hat sich während der Gespräche geändert.



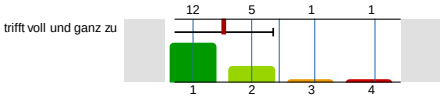

n=19
mw=2,5
s=0,6

4.3) Ich fühlte mich in den Gesprächen respektiert.



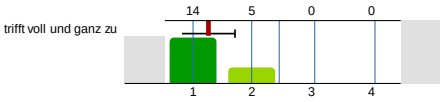

n=19
mw=1,1
s=0,3

4.4) Jedes Mitglied der Gruppe kam ungefähr gleich lang zu Wort.



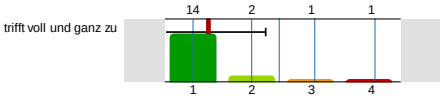

n=19
mw=1,5
s=0,8

4.5) Die zur Verfügung stehenden Praxisbeispiele waren hilfreich.




n=19
mw=1,3
s=0,5

4.6) Die Pausenzeiten waren ausreichend.




n=18
mw=1,4
s=0,8

4.7) Haben Sie sonstige Anmerkungen?

- Danke an ALLE !
- Ich würde liebend gern, wenn sowas in der Form wieder mal veranstaltet wird, teilnehmen dürfen.
  Danke, dass ich beim 1. Workshop dabei sein durfte und ich bin sehr gespannt, was daraus gemacht wird.
- Vielen Dank für diese sehr gelungene Veranstaltung. Herzlichen Dank an die Stadtverwaltung und Hochschule!
- Wochentage, Uhrzeiten und Örtlichkeiten passten für mich hervorragend
  ich finde es ein gutes/sinnvolles Verfahren (an passender Stelle)
  gerne wieder
- nur vielen Dank :)

**Vielen Dank für Ihre Zeit und Mühe!**

# Herzlich Willkommen zur Übergabe des Bürgergutachtens

- Beteiligungsverfahren der Freiflächenplanung im Bahnhofsumfeld der Hansestadt Wismar -

HANSESTADT wismar
WIRTSCHAFT · WISSENSCHAFT
WELTERBE und MEER

UNESCO
Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur

Historische Altstädte Stralsund und Wismar
Welterbe seit 2002

HWIPLAN

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Zukunft Umwelt Gesellschaft

# INHALT

1. Ablauf und Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens

2. Übergabe des Bürgergutachtens

3. Ausblick der kommenden Planungsschritte

4. Fragen,  Hinweise und Anregungen

5. Danksagung

# AUSGANGSSITUATION

# TEILNEHMENDE

Moderation & Expertinnen und Experten

Markus Birzer | Nadine Domschat-Jahnke | Jan Groth | Maike Kayatz | Ivonne Zwick | Torsten Lange | Swantje Müller | Beate Prante | Cornelia Mahnel | Peter Rittemann | Marco Trunk | Norbert Wiaterek Prof. Dr.-Ing. Bärbel Koppe | Dr. Jörn von Elsenau | Damian Lürbke

Mitwirkende Bürger

Reiner Dieckmann | Gerda Levold | Maximilian Singer | Dirk Reppin | Johannes Ferner | Claudia Große | Jutta Heth | Cornelia Tänzer | Virginia Marmetschke | Erik Spangenberg | Grit Hannemann | Loyda Zogaib | Ihor Briushynin | Thomas Dahlke | Gudrun Puschert | Torsten Tasler | Peter Dost | Uwe-Erich Glävke | Mandy Schmudlach | Johannes Westfahl | Razan Shikha | Riad Alasafin | Gudrun Henneberg | Claudia Lingner | Ramona Peitsch | Madlen Köbcke

# 1. WORKSHOPTAG, 23.9.2022

# 2. WORKSHOPTAG, 24.9.2022

# 2. WORKSHOPTAG, 24.9.2022

Beteiligungsformat „World Café“

Vier Thementische:

1. Aufenthalt und Freizeit
2. Sicherheit und Ausstattung
3. Begrünung
4. Klima

# Übertragung der mit den meisten Punkten ausgewählten Maßnahmen in vier maßstabsgerechte Entwurfsskizzen

Alles im Fluss

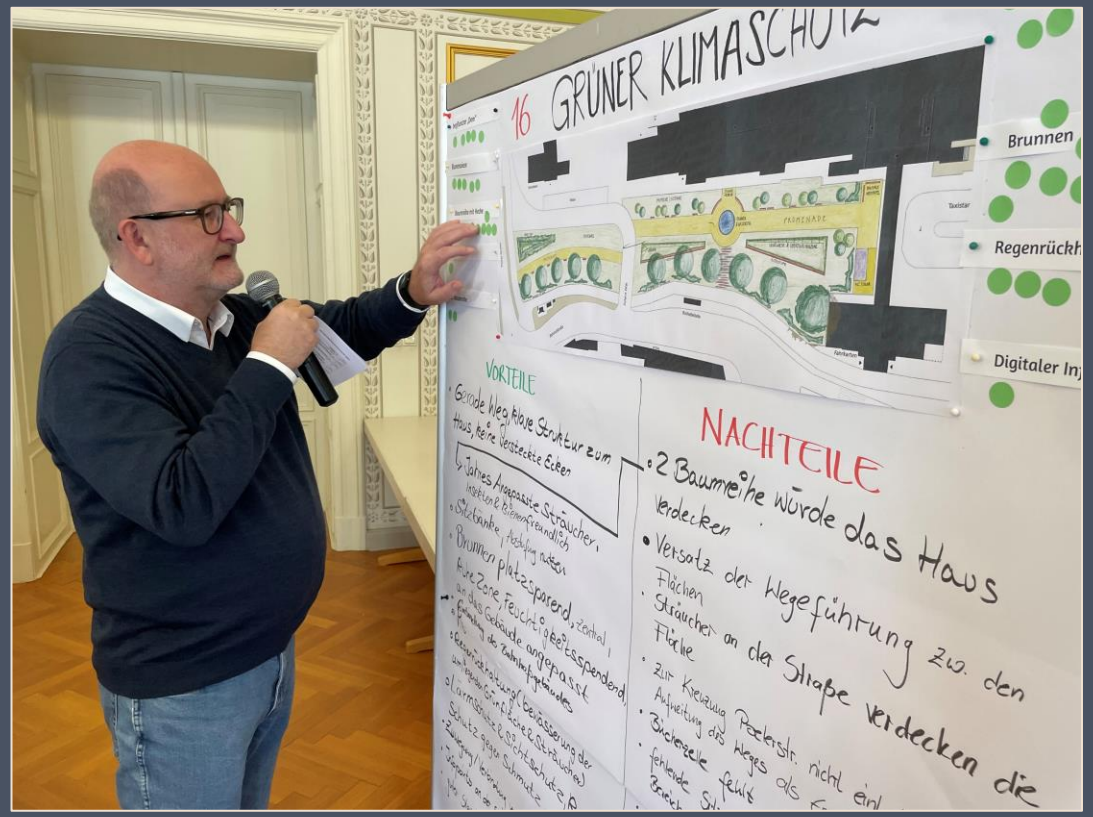
Beisammensein im Grünen

Grüner Klimaschutz

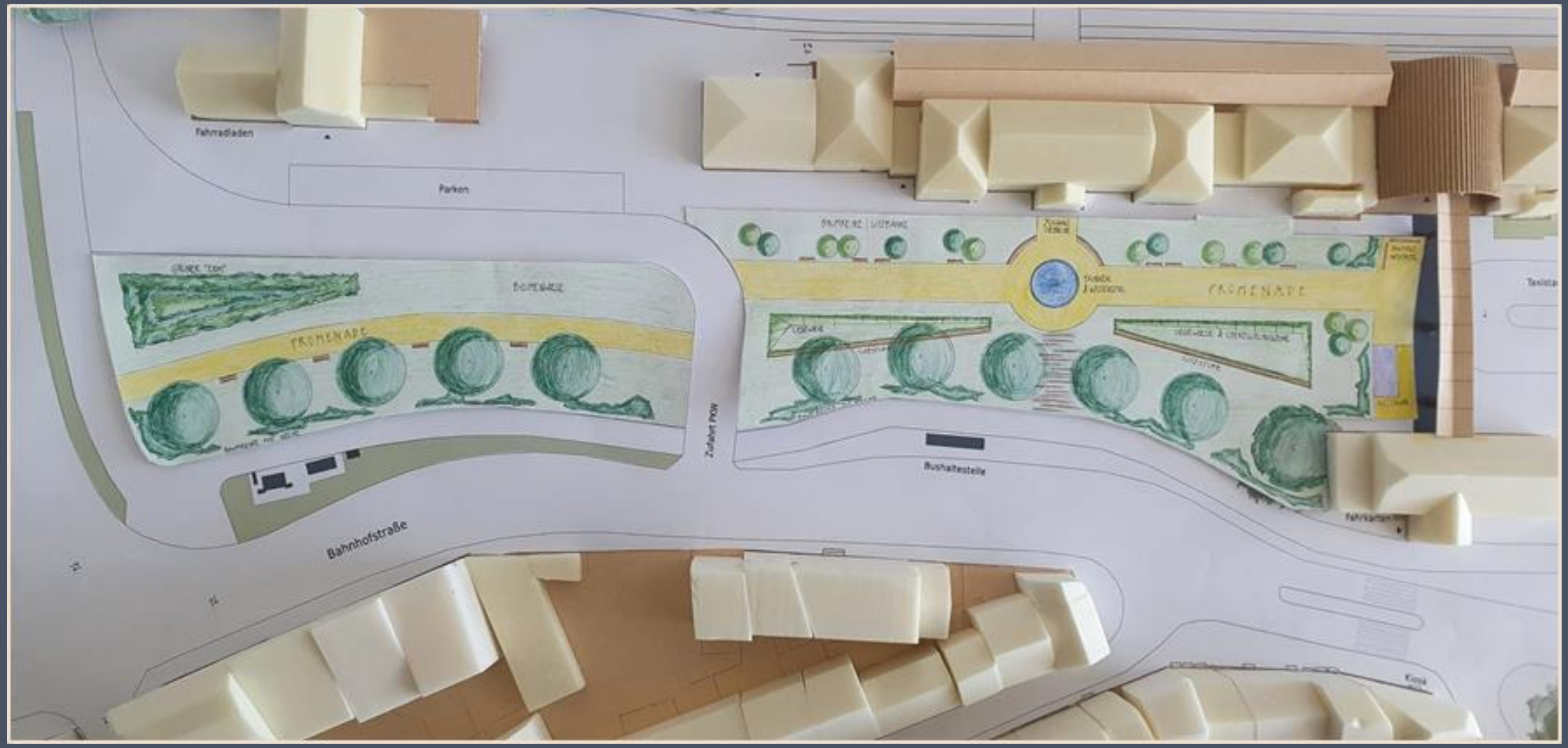
Grüne Artenvielfalt

# 3. Workshoptag, 22.10.2022

# 3. Workshoptag, 22.10.2022



# Ergebnisse – Bestes Konzept

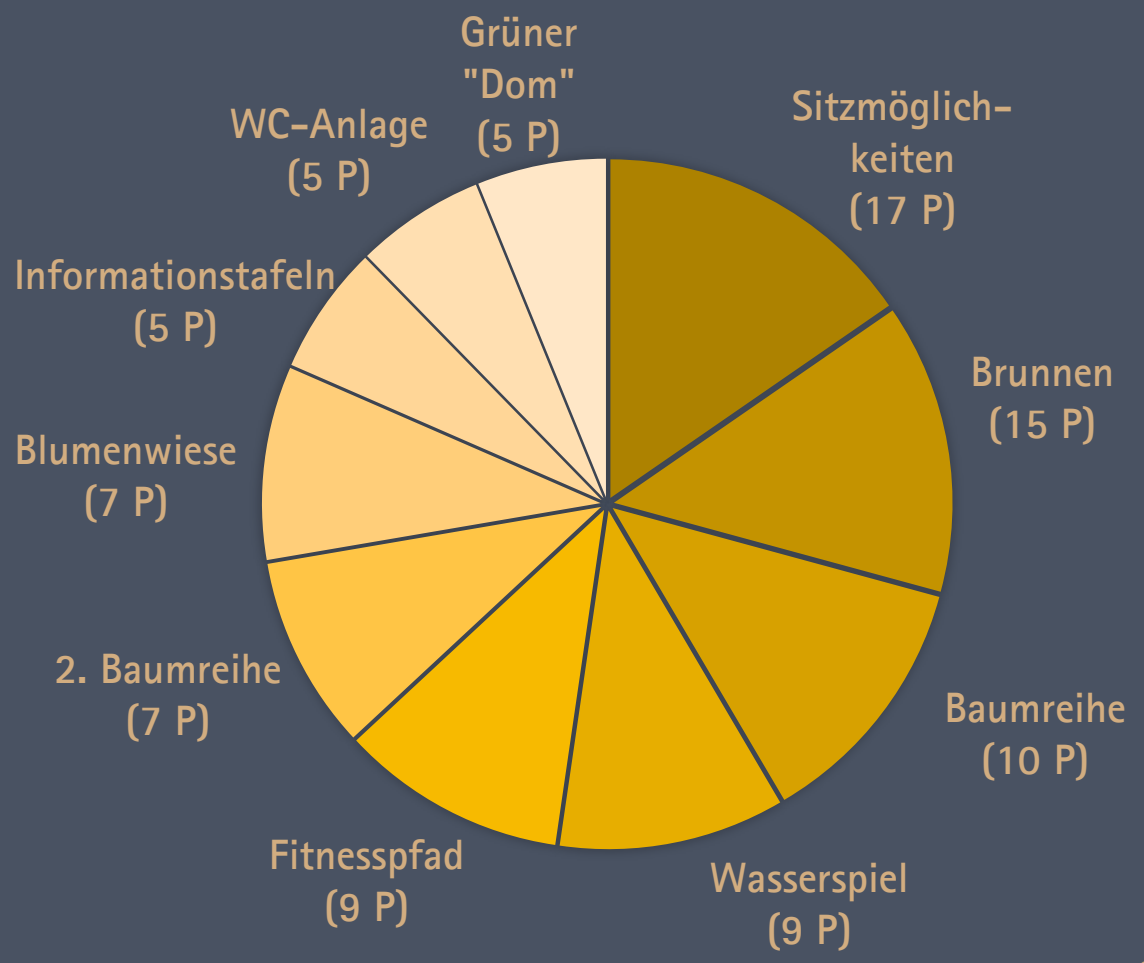


# ERGEBNISSE

Einzelmaßnahmen:

- Sitzmöglichkeiten im Grünen und terrassiert (17 P)
- Brunnen (15 P)
- Baumreihe mit Hecke und verschiedenen Arten (10 P)
- Fitnesspfad (9 P)
- Wasserspiel (9 P)
- 2. Baumreihe ( 7 P)
- Blumenwiese (7 P)
- WC begrünt/solar (5 P)
- Infotafel digital/analog (5 P)
- Bepflanzter „Dom“ (5 P)
- Sträucher (4 P)
- Geschwungener Weg (3 P)
- Regenrückhaltung (3 P)
- Wasserlauf (1 P)
- Bücherschrank (1 P)
- Markanter Solitärbaum (1 P)

Beste Maßnahmen:



# Übergabe des Bürgergutachtens

durch

# Frau Köbcke und Frau Lingner

# ZEITSTRAHL ÜBER VORANGEGANGENE PLANUNGSSCHRITTE

| Juni `22 | Juli `22 | August `22 | September `22 | September/ Oktober `22 | Heute 21. Nov 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| Sitzung des Bau- und Sanierungs-ausschuss Beratung Vorlage Bürgerbeteiligung | Pendler-befragung | Beschluss der Bürgerschaft zur Bürgerbeteiligung | Zufallsauswahl der Bürger | Durchführung der Beteiligung | Übergabe des Bürgergutachtens |

# ZEITSTRAHL ÜBER WEITERE PLANUNGSSCHRITTE

Dez`22

Vorlage für den Bau- und Sanierungs-ausschuss und die Bürgerschaft

1. Quartal 2023

Erarbeitung Ausschreibung der Planungsleistung und Beteiligung Bauausschuss und Sachverständigenbeirat

2. Quartal 2023

Ausschreibung & Vergabe der Planungsleistung

1. Quartal 2023

Stand Entwurfsplanung, Beteiligung Bauausschuss und Sachverständigenbeirat

2. Quartal 2024

Freiwillige öffentliche Auslegung

4. Quartal 2024

Genehmigungsplanung/ Ausführungsplanung Info in Bauausschuss

2. Quartal 2025

Beschluss Bürgerschaft zur Vergabe der Bauleistung

Ca 1.5 Jahre Bautätigkeit

4. Quartal 2026

**Fertig-stellung**

# Zeit für

# – Fragen, Hinweise und Anregungen –

Vielen Dank für Ihre
Mitarbeit und Unterstützung.

Es hat uns allen großen Spaß gemacht.