

**B 192**  
**Ortsumgehung Waren (Müritz)**

**Erläuterung des Sachstandes für das  
Bürgerbeteiligungsverfahren  
Ergänzung Variante 6**

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### **Impressum:**

Herausgeber:

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-  
Vorpommern

Schriftleitung:

Straßenbauamt Neustrelitz

An der Fasanerie 47

17235 Neustrelitz

[sba-nz@sbv.mv-regierung.de](mailto:sba-nz@sbv.mv-regierung.de)

Bearbeiter:

ARGE „B 192 Ortsumgehung Waren“

bestehend aus

Ingenieurbüro GRASSL GmbH, Greifswald

Ingenieurbüro KLAESER, Waren

UmweltPlan GmbH, Stralsund/Güstrow

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### INHALTSVERZEICHNIS

<b>0</b>	<b>ANLASS</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>TRASSENBESCHREIBUNG VARIANTE 6 „WESTSPANGE“</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>BEURTEILUNG DER VARIANTE 6</b>	<b>8</b>
2.1	Raumordnung, Städtebau	8
2.2	Verkehrsverhältnisse	10
2.3	Strassenbauliche Infrastruktur	11
2.4	Umweltverträglichkeit	12
	2.4.1 Lärmimmissionen	12
	2.4.2 Luftschadstoffe	12
	2.4.3 Auswirkungen auf Natur und Landschaft	13
2.5	Wirtschaftlichkeit der Varianten	16
<b>3</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>17</b>

#### Anlagen:

- 1 Übersichtslageplan Variante 6
- 2 Verkehrsbelastungen Variante 6, DTV
- 3 Verkehrsbelastungen Variante 6, DTV-SV

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### Verzeichnis der Abbildungen

Bild 1:	Streckenlängen der Varianten und vorhandene Ortsdurchfahrt .....	8
Bild 2:	Berechnete Reisezeiten im belasteten Modellnetz von B 192 Ost bis B 192 West.....	8
Bild 3:	Veränderung der Reisezeiten im Vergleich zur vorhandenen Ortsdurchfahrt.....	9
Bild 4:	Vergleich der Verkehrsbelastung ausgewählter Querschnitte .....	10
Bild 5:	Vergleich der Schwerverkehrsbelastung ausgewählter Querschnitte.....	11
Bild 6:	Die variantenabhängigen Minderungspotenziale ausgewählter Straßenzüge der Ortsdurchfahrt im Bezug auf die Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 (OW) im Prognose-Nullfall .....	12
Bild 7:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Boden .....	13
Bild 8:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Wasser .....	13
Bild 9:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte auf das Schutzgut Klima/Luft.....	13
Bild 10:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt .....	14
Bild 11:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Landschaft.....	14
Bild 12:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Mensch.....	14
Bild 13:	Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Kultur und Sachgüter .....	14
Bild 14:	Kostenschätzung Variante 1 bis 6.....	16

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### **0 ANLASS**

Im Verlauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens hat sich im Rahmen der öffentlichen Diskussion die Notwendigkeit für eine Bearbeitung einer zusätzlichen Variante ergeben. Die neue Variante beinhaltet als Neubauabschnitt die Westspange wie bei den Varianten 4 und 5. Im Anschluss wird das vorhandene Straßennetz über die Teterower Straße, den Schweriner Damm und die Strelitzer Straße genutzt. Die neue Variante erhält die Bezeichnung Variante 6.

Die folgenden Aussagen sind als Ergänzung zur Unterlage „Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren“ von Januar 2013 zu verstehen. Sie enthalten eine Beschreibung und Darstellung der Variante 6.

Der Vergleich mit den Varianten 1 bis 5 beschränkt sich auf die wesentlichen Tabellen und Grafiken.

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### **1 TRASSENBESCHREIBUNG VARIANTE 6 „WESTSPANGE“**

Die Linienführung der Variante 6 ist im westlichen Abschnitt identisch mit den Varianten 4 und 5.

Variante 6 beginnt an der B 192 aus Richtung Malchow ca. 500 m vor dem ampelgesteuerten Knotenpunkt B 192, Röbeler Chaussee/L 205, Warendorfer Straße. Sie schwenkt im Bereich der Kleingartenanlage in nordwestliche Richtung und orientiert sich im Folgenden an der Bebauung des Gewerbegebietes. Der Abstand zu den angrenzenden Gewerbeansiedlungen (Möbelhaus, Baumarkt) sowie dem Ausbildungszentrum (ÜAZ, Berufsschule) beträgt minimal 60 m und maximal 80 m.

Bei der Variante 6 ist nach derzeitigem Planungsstand eine plangleiche Anbindung der L 205 (Warendorfer Straße) vorgesehen. Im Weiteren befindet sich die Trasse innerhalb eines Freihaltekorridors, der im städtischen Bebauungsplan enthalten ist. Anschließend verläuft die Trasse auf landwirtschaftlichen Nutzflächen am Nordrand eines geplanten Gewerbegebietes. Die Bahnstrecken Waren-Malchow und Waren-Rostock werden mit Brückenbauwerken überquert.

Unmittelbar vor der B 108 schwenkt die Trasse in einem Bogen auf die bestehende Bundesstraße und nutzt deren Trassenverlauf in Richtung Stadtmitte. Die B 108 aus Richtung Teterow kommend wird als ampelgesteuerte Einmündung untergeordnet an die Ortsumgehung angebunden. Für die B 108 ist im Abschnitt zwischen der vorgenannten Einmündung und dem Beginn der Überführung über die Bahnstrecke Waren-Rostock ein bedarfsgerechter Ausbau geplant. Die bauliche Ausbildung der Variante 6 endet nach 3,643 km. Im Anschluss ist eine Nutzung des vorhandenen Netzes wie folgt vorgesehen:

- Überführung der B 108, Teterower Straße über die Bahn
- Umverlegung der B 108 vom Kreisverkehr bis zur Mozartstraße
- Schweriner Damm von der Mozartstraße bis zur Mecklenburger Straße
- Strelitzer Straße von der Mecklenburger Straße bis zum Ende der Ortsdurchfahrt

Die Gesamtlänge der Verkehrsführung einer Variante 6 beträgt in der Summe des Neubauabschnittes und des Abschnittes mit Nutzung des vorhandenen Netzes 8,629 km.

Es sind 2 Brückenbauwerke zu errichten.

Im Regelfall ist für die Variante ein zweistreifiger Querschnitt vorgesehen.

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

Folgende Knotenpunkte entstehen bzw. sind vorhanden:

- B 192, Richtung Malchow im Bereich Bauanfang
- L 205, Waren-Jabel
- B 108, Teterow-Waren
- Gewerbegebiet Rothengrund
- Anbindung Ellerbruch
- Anbindung ehemalige Teterower Straße
- Kreisverkehr Teterower Straße/Warenshöfer Weg
- B 192 Mozartstraße/Teterower Straße/Schweriner Damm
- B 192/Zur Steinmole
- B 192/Parkplatz Ochsenkrug
- B 192/Große Mauerstraße
- B 192/Mecklenburger Straße, Altstadt-Ost
- B 192/Gievitzer Straße
- B 192/An den Schuhmacherkämpfen
- B 192/Am Stadtrand/Gewerbegebiet Eichholzstraße
- B 192/Sandkamp
- B 192/Windmühlenweg
- B 192/Siedlungsweg
- B 192/Zum Kiebitzberg/F.-W.-Raiffeisen-Straße

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

## 2 BEURTEILUNG DER VARIANTE 6

### 2.1 RAUMORDNUNG, STÄDTEBAU

Die Streckenlänge der B 192 stellt sich für die Variante 6 im Vergleich zu den Varianten 1 bis 5 wie folgt dar;

	Streckenlänge
Variante 1	7,992 km
Variante 2	9,629 km
Variante 3	11,299 km
Variante 4	9,287 km
Variante 5	9,287 km
Variante 6	8,629 km
vergleichbare Strecke über vorhandene Ortsdurchfahrt	6,110 km

Bild 1: Streckenlängen der Varianten und vorhandene Ortsdurchfahrt

Die für die Variante 6 zu erwartenden Reisezeiten wurden auf der Basis des Netzmodells berechnet. Bild 2: Berechnete Reisezeiten im belasteten Modellnetz von B 192 Ost bis B 192 West. Bild 2 und Bild 3 zeigen die Ergebnisse im Vergleich zu den Varianten 1 bis 5.

Variante	Bezeichnung	Reisezeit	Vergleich zu Planfall 0 <sup>Fehler!</sup> extmarke nicht definiert.
0	Null-Variante (vorhandene Ortsdurchfahrt)	13:57	
1	Variante 1 "Tiefwareenseequerung"	6:34	-52,9%
2	Variante 2 "Tiefwareensee Nord"	7:32	-46,0%
3	Variante 3 "Falkenhagen Nord"	8:20	-40,3%
4	Variante 4 "Spangellösung"	11:29	-17,7%
5	Variante 5 "2+2-Lösung"	9:53	-29,2%
6	Variante 6 „Westspange“	12:00	-14,0%

Bild 2: Berechnete Reisezeiten im belasteten Modellnetz von B 192 Ost bis B 192 West

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

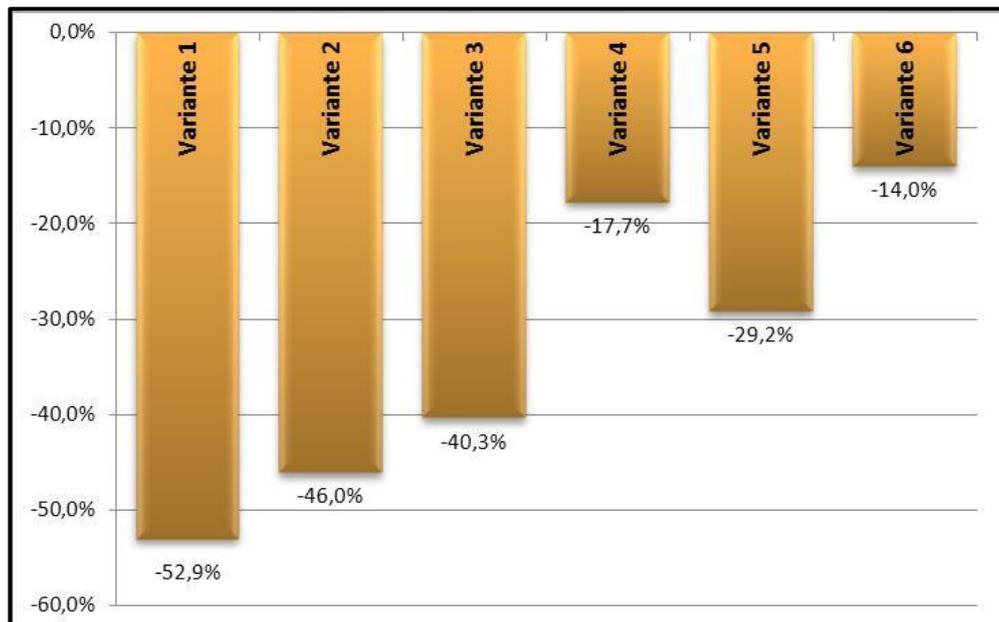


Bild 3: Veränderung der Reisezeiten im Vergleich zur vorhandenen Ortsdurchfahrt

Die Ergebnisse zeigen, dass bei der Varianten 6 die geringsten Verbesserungen der Reisezeiten zu erwarten sind. Durch die weitgehenden Nutzung des vorhandenen Netzes und die umwegige Führung über die Westspange werden kaum Vorteile erzielt. Bei der Variante 6 sind Entlastungen nur im Bereich der Mozartstraße/Röbeler Chaussee zu erwarten. Im Bereich des Schweriner Dammes und der Strelitzer Straße verändert sich die Situation nicht. Die Teterower Straße erhält wie bei den Varianten 4 und 5 eine Mehrbelastung.

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

### 2.2 VERKEHRSVERHÄLTNISSE

Zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkung bildet die zu erwartende Verkehrsbelastung der Straßen eine wichtige Bewertungsgröße. Folgende Tabelle vergleicht die prognostizierten Verkehre an ausgewählten Querschnitten mit der Nullvariante:

Querschnitt	Verkehrsbelastung der Varianten						
	DTV [Kfz/24h]						
	0	1	2	3	4	5	6
	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24
		Diff, zu P0	Diff, zu P0				
B 192n, Westabschnitt		12.900	12.000	11.600	12.600	11.300	12.500
B 192n, Ostabschnitt		10.700	8.200	6.800	10.900	8.400	-
B 192, Röbbeler Chaussee	19.200	11.700 -39%	12.000 -38%	12.600 -34%	12.900 -33%	14.000 -27%	12.900 -33%
B 192, Mozartstraße	18.800	11.200 -40%	11.500 -39%	12.200 -35%	12.200 -35%	11.400 -39%	12.400 -34%
B 192, Schweriner Damm	25.300	15.000 -41%	17.400 -31%	18.700 -26%	25.600 1%	24.900 (16500+8400) -2%	25.500 1%
B 192, Strelitzer Straße	14.000	7.500 -46%	8.400 -40%	9.400 -33%	5.900 -58%	8.700 -38%	13.900 -1%
B 108, Teterower Straße	6.500	4.300 -34%	5.700 -12%	6.300 -3%	12.200 88%	8.400 29%	12.200 88%

 größere Entlastung

 größere Mehrbelastung

Bild 4: Vergleich der Verkehrsbelastung ausgewählter Querschnitte

Die Variante 6 erreicht im Bereich der Westspange eine ähnliche Belastung wie die anderen Varianten. Dementsprechend ergeben sich auch Entlastungseffekte im Bereich des Streckenzuges Röbbeler Chaussee/Mozartstraße.

Die Belastungen im Bereich Schweriner Damm und Strelitzer Straße bleiben gegenüber dem Planfall 0 weitgehend unverändert. Bei der Variante 6 kommt es wie bei den Varianten 4 und 5 zu einer erheblichen Mehrbelastung im Bereich Teterower Straße.

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

Die Westspange entlastet den Streckenzug Röbeler Chaussee/Mozartstraße ebenfalls erheblich vom Schwerverkehr. Die Wirkung ist vergleichbar mit den anderen Varianten. Für den Streckenzug Schweriner Damm/Strelitzer Straße ist von weitgehend unveränderten Schwerverkehrsbelastungen auszugehen. Wie bei den Varianten 4 und 5 kommt es zu einer deutlichen Belastungserhöhung in der Teterower Straße.

Querschnitt	Verkehrsbelastung der Varianten						
	DTV-Schwerverkehr [Kfz/24h]						
	0	1	2	3	4	5	6
	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	Kfz/24	
B 192, Röbeler Chaussee	2.080	620 -70%	810 -61%	1.060 -49%	770 -63%	1.030 -50%	730 -65%
B 192, Mozartstraße	1.970	560 -72%	760 -61%	1.000 -49%	670 -66%	900 -54%	640 -68%
B 192, Schweriner Damm	1.940	790 -59%	1.090 -44%	1.370 -29%	1.950 1%	1.930 -1%	1.820 -6%
B 192, Strelitzer Straße	1.360	390 -71%	600 -56%	850 -38%	210 -85%	670 -51%	1.270 -7%
B 108, Teterower Straße	720	220 -69%	310 -57%	350 -51%	1.160 61%	730 1%	1.110 54%

 größere Entlastung       größere Mehrbelastung

Bild 5: Vergleich der Schwerverkehrsbelastung ausgewählter Querschnitte

### 2.3 STRASSENBAULICHE INFRASTRUKTUR

Die Variante 6 entspricht in der vorgesehenen Ausbildung nicht der Charakteristik einer Ortsumgehung im Zuge einer Bundesfernstraße. Es kommt im Abschnitt Teterower Straße Schweriner Damm sowie Strelitzer Straße zu einer Überlagerung von Erschließungs- und Verbindungsfunktion, so dass die Ortsdurchfahrt nicht ersetzt werden kann. Die Abschnitte sind im Wesentlichen als angebaute Hauptverkehrsstraße zu charakterisieren und daher nicht geeignet, die Anforderungen an die Verbindungsfunktion zu erfüllen. Alle Planungselemente der bestehenden Abschnitte sind nur auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt.

Die Baudurchführung der Variante 6 kann wie bei den Varianten 1 bis 3 weitgehend ohne gravierende Verkehrsbehinderungen erfolgen.

Bei der Variante 6 ergeben sich insgesamt 19 Knotenpunkte.

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

### 2.4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

#### 2.4.1 Lärmimmissionen

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wäre nach derzeitigem Planungsstand abhängig vom Trassenverlauf für die Variante 6 folgender aktiver Lärmschutz erforderlich

- Entlang der Kleingartenanlage „Eldenholz“ auf einer Länge von ca. 295 m mit einer Höhe von ca. 2,5 m,
- entlang der Berufsschule auf einer Länge von ca. 350 m mit einer Höhe von ca. 2 m,
- im Bereich Schwenziner Straße auf einer Länge von ca. 170 m mit einer Höhe von ca. 2,5 m,

Die Variante 6 stellt sich im Vergleich zu den Varianten 1- 5 wie folgt dar:

Straßenzug	Überschreitung Orientierungswert im Planfall 0 in dB(A)		Minderungspotenziale in dB(A)					
			Variante					
	T	N	1	2	3	4	5	6
Röbeler Chaussee	16	19	4...5	3...4	2...3	4...5	3...4	3...4
Mozartstraße	20	23	4...5	3...4	2...3	3...5	2...3	2...3
Schweriner Damm	15	18	3...4	2...3	1...2	0...1	0...1	0
Strelitzer Straße	9...20*	12...23*	4...5	3...4	2...3	6...9	3...5	0

\* variiert stark mit dem Abstand zur Straße

Bild 6: Die variantenabhängigen Minderungspotenziale ausgewählter Straßenzüge der Ortsdurchfahrt im Bezug auf die Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 (OW) im Prognose-Nullfall

Bei der Variante 6 ergibt sich eine Lärminderungspotenzial zwischen 2 und 4 dB(A) lediglich im Streckenzug Röbeler Chaussee/Mozartstraße. Für die Bereiche des Schweriner Damms und der Strelitzer Straße führt die Variante 6 zu keiner Lärmreduzierung.

#### 2.4.2 Luftschadstoffe

Wie bei den Varianten 1 bis 5 ergeben sich auch bei der Variante 6 außerorts keine kritischen Luftschadstoffbelastungen. Im Bereich der Warener Altstadt verändert die Variante 6 ebenso wie die Varianten 4 und 5 wegen Verbleib des Verkehrs auf dem Schweriner Damm die Situation nicht.

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

### 2.4.3 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Ergänzend zu den Aussagen im Hauptbericht werden im Folgenden die mit Variante 6 verbundenen Konfliktschwerpunkte dargestellt. Als Konfliktschwerpunkt werden erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf Wert- und Funktionselemente des Naturhaushalts und der Landschaft bezeichnet, die eine überwiegend hohe und sehr hohe Bedeutung besitzen.

#### Schutzgut Boden

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neuversiegelung von biotisch wirksamen Bodenflächen, wobei eine Reduzierung des Umfangs der Neuversiegelung durch Nutzung der Teterower Straße, des Schweriner Dammes und der Strelitzer Straße erfolgt</li><li>• Verlust und Beeinträchtigung von tiefgründigem Niedermoor mit einem hohen Biotopentwicklungspotenzial in einer Senke im Bereich der Kleingartenanlage "Eldenholz"</li></ul>

Bild 7: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Boden

#### Schutzgut Wasser

Variante	Konfliktschwerpunkte
Oberflächengewässer	
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Teilverlust eines Torfstichgewässers im Bereich der Kleingartenanlage "Eldenholz"</li></ul>
Grundwasser	
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anschnitt der Schutzzone III der Grundwasserfassung des Wasserschutzgebietes "Warenschhof" (Durch Einhaltung bautechnischer Auflagen sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet zu erwarten.)</li></ul>

Bild 8: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Wasser

#### Schutzgut Klima/Luft

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• kein Verlust von Flächen mit klimatischen und lufthygienischen Ausgleichs- und/oder Entlastungsfunktionen</li></ul>

Bild 9: Übersicht der Konfliktschwerpunkte auf das Schutzgut Klima/Luft

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Teilverlust und Beeinträchtigung eines Torfstichgewässers innerhalb der Kleingartenanlage "Eldenholz", Beeinträchtigung eines bedeutsamen Amphibienlebensraumes</li></ul>

Bild 10: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

### Schutzgut Landschaft

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• randlicher Verlust und Beeinträchtigung von Flächen mit hoher Landschaftsbildqualität durch Anschnitt des Torfstichgewässers in der Kleingartenanlage Eldenholz im Landschaftsbildraum "Reeckkanal und angrenzende Niederungen"</li></ul>

Bild 11: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Landschaft

### Schutzgut Mensch

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abriss eines Wohnhauses und Überbauung des dazugehörigen Wohngrundstückes an der L 205 (Schwenziner Straße) durch die Anbindung der Ortsumgehung an die L 205</li><li>• randliche Verlärmung von Flächen mit Wohnfunktion im Ortsteil Warenschhof</li><li>• randliche Überbauung der Kleingartenanlage Eldenholz; Verlust von Gartenparzellen, Verlärmung von angrenzenden Gartenparzellen</li><li>• Entlastungswirkung im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrt in der Röbbeler Chaussee und in der Mozartstraße, hier Reduzierung der Verkehrsmengen um bis zu 34 %, Mehrbelastung in der Teterower Straße um 88 %, keine Entlastung am Schweriner Damm und in der Strelitzer Straße (vgl. Bild 4 und Bild 5)</li></ul>

Bild 12: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Mensch

### Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Variante	Konfliktschwerpunkte
Variante 6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Querung von einem Bodendenkmal</li></ul>

Bild 13: Übersicht der Konfliktschwerpunkte bezogen auf das Schutzgut Kultur und Sachgüter

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### Zusammenfassende Darstellung der Konfliktschwerpunkte

Die Konfliktschwerpunkte der Variante 6 sind im Abschnitt zwischen Bauanfang und der B 108 identisch mit denen der anderen Varianten. Am Bauanfang wird die Kleingartenanlage Eldenholz angeschnitten. Es kommt zum Verlust von Gartenparzellen. Angrenzende Parzellen werden verlärmert. Außerdem wird ein Torfstichgewässer innerhalb der Kleingartenanlage Eldenholz randlich tangiert. Der zweite Konfliktschwerpunkt in diesem Abschnitt umfasst den Abriss eines Wohnhauses an der Schwenziner Straße (L 205).

### FFH-Verträglichkeit

Im Wirkraum der untersuchten sechs Varianten befinden sich die folgenden zwei FFH-Gebiete:

- FFH-Gebiet „Waren, Marienkirche und Eiskeller“ (DE 2442-302)
- FFH-Gebiet „Wald- und Kleingewässerlandschaft nördlich von Waren“ (DE 2442-301)

Bei den Variante 6 ist eine Verträglichkeit mit den Schutzzwecken und Erhaltungszielen des betroffenen FFH-Gebietes „Waren, Marienkirche und Eiskeller“ (DE 2442-302) gegeben.

Eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes „Wald- und Kleingewässerlandschaft nördlich von Waren“ (DE 2442-301) durch Variante 6 kann aufgrund der Entfernung dieser Variante zum Schutzgebiet grundsätzlich ausgeschlossen werden.

### Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Im Ergebnis der Artenschutzbetachtung ist auf der Grundlage der vorhandenen Datennlage festzustellen, dass voraussichtlich auch die Variante 6 bei ihrer Ausführung an artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht scheitern wird. Die festgestellten artenschutzrechtlichen Konflikte lassen sich durch geeignete Maßnahmen vermeiden.

## B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### 2.5 WIRTSCHAFTLICHKEIT DER VARIANTEN

Die geschätzten Baukosten der Variante 6 stellen sich im Vergleich zu den Varianten 1 bis 5 wie folgt dar.

Variante	Gesamtkosten
Variante 1, „Tiefwareenseequerung“	44,7 Mio. €
Variante 2, „Tiefwareensee Nord“	35,8 Mio. €
Variante 3, „Alt-Falkenhagen Nord“	37,4 Mio. €
Variante 4, „Spangenzlösung“	43,3 Mio. €
Variante 5, „Spangenzlösung 2+2“	48,3 Mio. €
Variante 6, „Westspange“	12,9 Mio. €

Bild 14: Kostenschätzung Variante 1 bis 6

Die Variante 6 lässt aufgrund der Beschränkung des Neubaus auf den Bereich der Westspange die geringsten Kosten erwarten. Etwaige Kosten für den weiteren Ausbau im Bereich der Ortsdurchfahrt (z. B. Ersatzneubau des Brückenbauwerks im Zuge der Strelitzer Straße über die Bahnstrecke Rostock-Berlin) sind in den Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

## **B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz)**

- Erläuterung des Planungsstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren –  
Ergänzung der Variante 6

---

### **3 LITERATURVERZEICHNIS**

#### **Gesetze und Verordnungen, Richtlinien und Regelwerke, Planungsunterlagen und – untersuchungen**

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, RIN,“ 2009.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL, Entwurf Januar 2012.
- [3] Schübler-Plan Neustrelitz im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz, Nördliche Varianten, Verkehrsplanerische Untersuchung, Prognose 2025, Oktober 2010.
- [4] Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V, Landesverordnung über das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP-LVO M-V) vom 30.05.2005 (GVOBl. M-V 205, S. 308).
- [5] IVV Berlin im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung MV, Funktionelle Analyse für das Straßennetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, 2010.
- [6] Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seeplatte, Landesverordnung über das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte (RREP MS-LVO M-V) vom 15.06.2011, GS Meckl-Vorp. GL. Nr. 230-1-14 (GVOBl. M-V 2011, S 362).
- [7] Schübler-Plan Neustrelitz im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz, B 192 - OU Waren (Müritz), Innerstädtische Varianten, Verkehrsplanerische Untersuchung, Prognose 2025, März 2010.