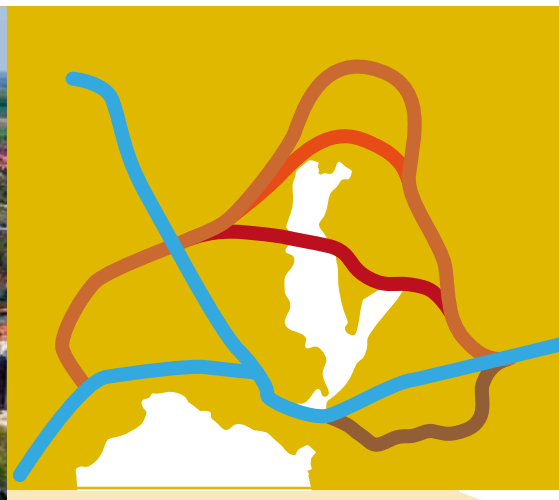
Mecklenburg Vorpommern

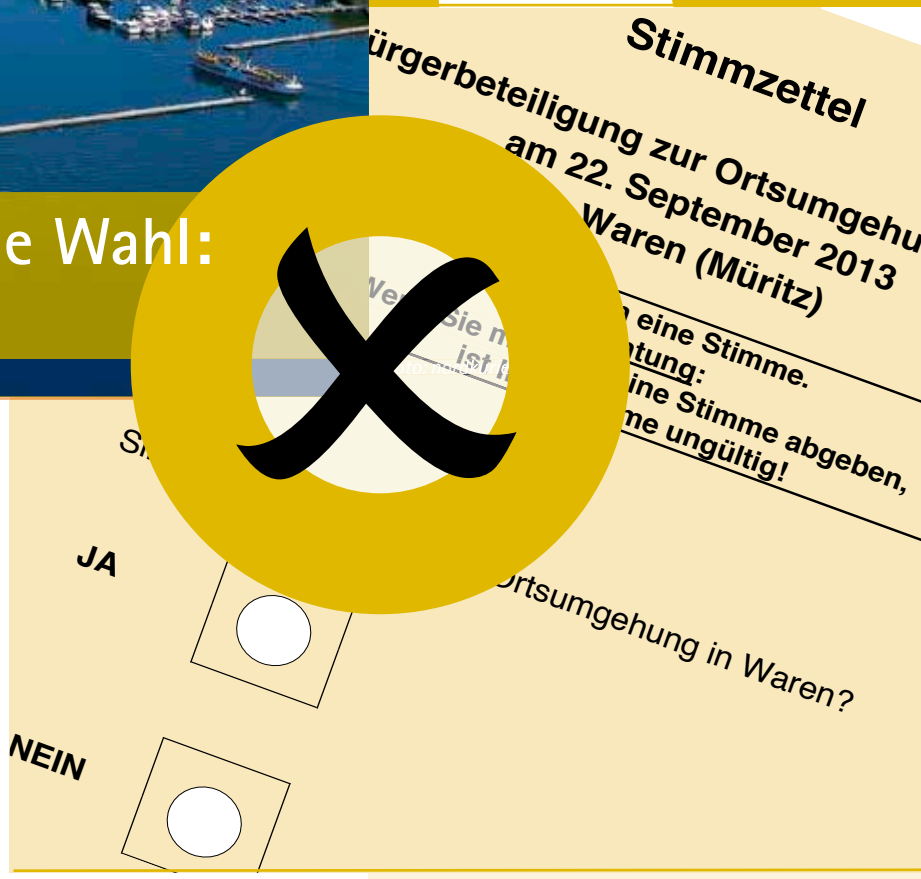
Bürgerbeteiligung
Ortsumgehung Waren

Abstimmungszeitung zur Ortsumgehung

Informationen zum Bürgervotum



Am 22. September 2013 haben Sie die Wahl: Ortsumgehung Ja / Nein



Die Frage,
die Sie beantworten können, ist:

Ja

Nein

Sind Sie für eine geplante **Ortsumgehung** in Waren?

Die Warener Bürgerinnen und Bürger sind gefragt.

Vielleicht wissen Sie schon, wie Sie sich entscheiden. Aber auch dann können Sie sich hier weiter informieren: Sie finden hier Informationen, Argumenten und Meinungen.
Am 22. September 2013 – zeitgleich mit der Bundestags- und der Bürgermeisterwahl – können alle Warener ab 16 Jahren am Bürgervotum zur Ortsumgehung teilnehmen. In ihrem Wahllokal für die Bundestags- und Bürgermeisterwahl finden Sie auch Stimmzettel für das Bürgervotum zur Ortsumgehung. Im Wahlraum werden die Wählerinnen und Wähler gefragt, ob sie an dem Votum zur Ortsumgehung teilnehmen möchten. Dann erhalten sie den Abstimmzettel – getrennt von den Wahlunterlagen für die Bundestags- und die Bürgermeisterwahl.

Nur die Bürgerinnen und Bürger von Waren stimmen ab.

Zwar würden die Autofahrer im Land Zeit sparen. Aber die Stadt Waren ist besonders betroffen: Denn gebaut würde auf Warener Gemarkung, der Lärm fällt hier an und auch die Landschaft würde hier verbaut. Daher haben Sie – die Warener Bürger – die Chance, die Entscheidung zu treffen.

Was ist beim Bürgervotum anders als bei sonstigen Wahlen?

1. Eine persönliche Benachrichtigung an jeden Abstimmungsberechtigten wird nicht versandt.

2. Eine Briefwahl ist nicht vorgesehen. Es wird aber die Möglichkeit eröffnet, dass jeder Abstimmungsberechtigte ab dem 2. September 2013 bei der Einwohnermeldestelle der Stadt Waren (Müritz, Zum Amtsbrink 1) sein Votum abgeben kann.

3. Die Abstimmungsberechtigten können ihre Stimme nur in "ihrem" Wahllokal abgeben, das auf ihrer Wahlbenachrichtigungskarte angegeben ist.

4. Das Ergebnis wird am Mittwoch, den 25. September 2013 von Minister Schlotmann bekannt gegeben und im Spätherbst in einer öffentlichen Veranstaltung in Waren vorgestellt.

Inhalt

Seite 2 | Wozu die Abstimmung? Wie wird eine Straße geplant?

Seite 3 | Lärm, Abgase, Erschütterungen

Seite 4 | Varianten für die Ortsumgehung

Seite 5 | Variantenvergleich 1: Verkehr

Seite 6 | Variantenvergleich 2: Lärm und Naturschutz

Seite 7 | Variantenvergleich 3: Kosten und Nutzen

Seite 8 | Inhalt & Impressum

Wozu die Abstimmung?

Die Tür zur Ortsumgehung auf oder zu machen?

Sagt die Mehrheit „NEIN", wird nicht weiter geplant.*

Das Thema „Ortsumgehung" hat sich dann in Waren erledigt. Die Tür ist zu. Es muss nun darum gehen, den Lärm entlang der B 192 zu bekämpfen.

Sagt die Mehrheit „JA", wird weiter geplant.

Die Tür steht weiterhin offen. Aber auch dann ist Lärmschutz an der bisherigen B 192 in Waren erforderlich, denn die Umgehung allein reicht nicht aus.

Visualisierung der Brücke über den Tiefwarensee | *Straßenbauamt Neustrelitz in Rücksprache mit Vertretern der Begleitgruppe zur Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren*

Egal was passiert – es dauert

Der Bau der Ortsumgehung könnte nicht vor dem Jahr 2020 beginnen. Und wenn in dann ausreichend Geld vorhanden ist und die behördlichen Prüfungen entsprechend ausfallen, könnte gebaut werden. Aber auch alternative oder zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen kosten Geld und dauern. Dass man heute schon die Warener fragt, ob sie eine Straße haben wollen, die erst nach 2020 gebaut wird, hat seinen Grund: Wenn die Straße geplant ist, ist es zu spät – dann ist sie kaum noch aufzuhalten.

Wenn eine Ortsumgehung kommt, wird die Straße sehr wahrscheinlich eine Brücke über den Tiefwarensee.

Stimmt die Mehrheit für eine Ortsumgehung, müssen die Behörden intensiv prüfen. Die gesetzlichen Vorgaben müssen eingehalten werden. Die Eingriffe in die Natur müssen möglichst klein gehalten werden. Nach heutigem Wissensstand kann man sagen: Die Variante mit der Tiefwarenseebrücke ist die bei weitem wahrscheinlichste Variante.

Ergebnis der 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 15.6.2013 | *www.dialog-waren.de/doc/dokumentation-der-2-bürgerinformationsveranstaltung-vom-1562013*

Wie wird eine Straße geplant?

Mecklenburg-Vorpommern plant eine Ortsumgehung in Waren

Das Land Mecklenburg-Vorpommern plant schon seit langem eine Umgehungsstraße für die B 192 in Waren. Ziel: Die Verkehrsverbindungen im Land verbessern. Entlang der B 192 erhofft man sich innerhalb Warens auf der jetzigen Straße durch eine solche Umgehungsstraße weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Abgase und weniger Erschütterungen.

Üblicherweise wird in Berlin und Schwerin entschieden

Bundesstraßen bezahlt der Bund. Allerdings nicht ungeprüft. Das Bundesverkehrsministerium prüft, ob der Nutzen der Straße größer ist als ihre Kosten. Dazu stellt der Bund derzeit einen neuen Bundesverkehrswegeplan auf, der dann als Gesetz verabschiedet wird und zehn Jahre Bestand haben soll. Aber vorher sind die Bundesländer aufgerufen, die von ihnen für erforderlich gehaltenen Straßenbaumaßnahmen in Berlin „anzumelden". Für den neuen Bundesverkehrswegeplan (2015) läuft die Anmeldefrist in diesem Herbst ab.

Näheres unter:
www.dialog-waren.de/bundesverkehrswegeplanung

Siehe dazu: **„Mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung – Prozessanalysen und Empfehlungen am Beispiel von Fernstraßen, Industrieanlagen und Kraftwerken" |** *Bertelsmann Stiftung 2012*

Festsetzung im Bundesverkehrswegeplan
Bundesverkehrsministerium

▼

Fernstraßenausbaugesetz
Deutscher Bundestag

▼

Linienbestimmung | Variantenuntersuchung
Bundesverkehrsministerium
>> Zuarbeit durch Straßenbauamt Neustrelitz

▼

Planfeststellung | Baurecht
Landesamt für Straßenbau und Verkehr Rostock
>> Freigabe durch Bundesverkehrsministerium

▼

Ausführungsplan
Straßenbauamt Neustrelitz

▼

Finanzierung | Bau
Bundesverkehrsministerium | Straßenbauamt Neustrelitz

Die Grafik zeigt das behördliche Verfahren bis zum Bau einer Bundesstraße in sechs Schritten: vom Bundesverkehrswegeplan bis zum Bau.

* *Der Bund kann die Ortsumgehung Waren theoretisch auch ohne Anmeldung des Landes in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen. Das ist aber bislang nicht vorgekommen und angesichts der Geldknappheit im Straßenbau sehr unwahrscheinlich.*

Lärm, Abgase, Erschütterungen.

Wie kommt man zu Entlastungen?

Mehr als 1.000 Bürger mit erhöhtem Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen durch Straßenlärm.

Anwohner der B 192 sind in ihrer Gesundheit gefährdet. Über einem Dauerschallpegel von 60 dB (A) nehmen Herz- und Kreislauferkrankungen zu. Diese Werte sind entlang der Ortsdurchfahrt heute zum Teil deutlich überschritten. Feinstäube aus Lkw-Abgasen sind ebenfalls gesundheitsschädlich. Und Erschütterungen beeinträchtigen die Lebensqualität.

Etwa 1.500 Bürgerinnen und Bürger Warens, die entlang der B 192 wohnen, sind durch einen besonders hohen Lärmpegel (über 60 dB (A)) betroffen. Aber auch die Menschen in der zweiten und dritten Reihe leiden unter Lärm, Abgasen und Erschütterungen. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf.

Näheres unter:
www.dialog-waren.de/lärm
www.dialog-waren.de/luftschadstoffe

Ortsumgehung und weitere Maßnahmen, die zur Entlastung beitragen

Um die Menschen wirksam zu entlasten, müsste man den Pegel um etwa 10 dB (A) Dauerschallpegel senken. Eine Verminderung um 10 dB (A) wird als Halbierung des Lärms wahrgenommen. Und man würde damit das Krankheitsrisiko deutlich reduzieren. Das schafft man nur mit Lärmschutzwänden. Diese lassen sich aber bei der bestehenden teilweise engen Bebauung nicht errichten.

Maßnahme für Lärmschutz	dB (A)
Lärmschutzwand	10
Halbierung der Verkehrsmenge	3
Reduzierung Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	2 – 3
Neuartiger Flüsterasphalt	5

Die Prognosen des Straßenbauamtes gehen davon aus, dass – je nach gewählter Variante - 30 bis 45 % des Verkehrs von der Ortsdurchfahrt auf die Umgehung wechselt. Würde der Verkehr halbiert, würde man 3 dB (A) sparen – eine gerade wahrnehmbare Entlastung. Erst 5 dB (A) werden von den Menschen als spürbare Entlastung wahrgenommen.

Die Laster machen den Lärm

Für den Lärm entscheidend ist aber vorwiegend der Lkw- und Güter-Verkehr. Dieser nimmt den Prognosen zufolge in der Ortsdurchfahrt im Falle einer Ortsumgehung um bis zu 70 % ab. Damit wäre eine Lärmentlastung um bis zu 5 dB (A) möglich: Dies wäre eine spürbare Entlastung – aber sie würde nicht ausreichen, um Gesundheitsgefahren auszuschließen.

Siehe dazu Vortrag Ulrich Möhler | *1. Bürgerinformationsveranstaltung am 12.4.2013* | *www.dialog-waren.de/node/107*

Foto: nordkurier

Mit oder ohne Ortsumgehung: Lärmschutz ist notwendig: Stadt und Land gemeinsam

Egal ob eine Ortsumgehung gebaut wird, oder nicht: Das Lärmproblem entlang der B 192 muss angegangen werden.

- **Mit Ortsumgehung |** Die Straße käme frühestens in 10 Jahren. Bis dahin muss etwas getan werden. Und wenn sie kommt, sind trotzdem weitere Schritte nötig: die Stadt Waren könnte die Ortsdurchfahrt umbauen, um Laster heraus zu halten, die nicht unbedingt in die Innenstadt wollen. Verbieten lässt sich der Lkw-Verkehr hier allerdings kaum.
- **Ohne Ortsumgehung |** Jetzt müsste erst recht Lärmschutz betrieben werden. Aber man kann mit dem für eine Umgehungsstraße vorgesehenen Geld nicht einfach stattdessen Lärmschutzmaßnahmen finanzieren. Nimmt der Lkw-Verkehr weiter zu, wird es zu erhöhten finanziellen Aufwendungen und zusätzlichen Baustellen innerhalb der Stadt kommen – mit entsprechenden Staus und Behinderungen.

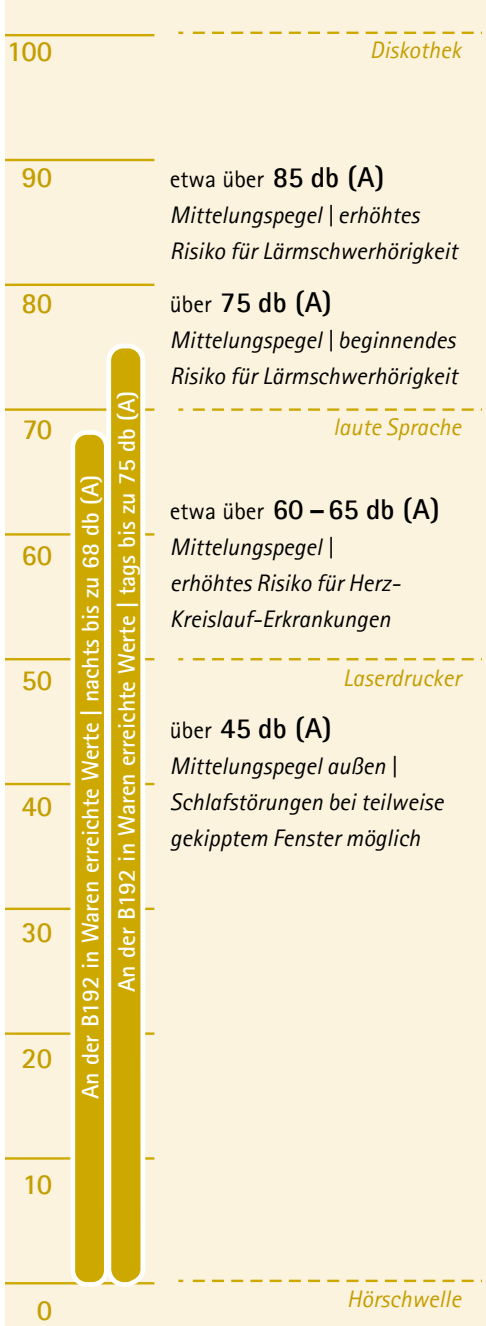
Die Stadt Waren hat zugesagt, im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung die Bürger weiter zu beteiligen. Und das Land Mecklenburg-Vorpommern wird dabei helfen.
Andere Städte zeigen, dass es geht: Tempolimits können wirksam kontrolliert werden und im Bereich des Flüsterasphalts gibt es neue Entwicklungen auch für Innenstädte.

Lkw können langsamer oder auch an anderer Stelle fahren.

Vor allem die Laster machen den Lärm und die Erschütterungen. Abhilfe ist möglich, wenn die Lkw langsamer fahren oder wenn sie eine Ortsumgehung nutzen. Allerdings werden auch nach Bau einer Ortsumgehung weiter Laster durch die Innenstadt fahren. Weil sie in ein Ziel in der Stadt haben.

Ein Tempolimit für Laster hilft, wenn es kontrolliert wird. Verbote eher nicht.

Tempo 30 in der Nacht ist heute schon für Lkw entlang der B 192 in der Stadt vorgeschrieben. Der hierfür zuständige Landkreis sieht angesichts der Rechtslage hier wenige Möglichkeiten für weitergehende Schritte.
Mit einem kompletten Verbot für Lkw würde man mit dem Verkehr andere Orte belasten, weil der Verkehr dorthin verlagert würde.



Ergebnisse der 1. Bürgerinformationsveranstaltung am 12.4.2013:
www.dialog-waren.de/node/109

Varianten für die Ortsumgehung

Sechs Möglichkeiten werden diskutiert!

Nördliche Varianten

1 Tiefwarenseebrücke mit Westspange

2 Variante nördlich des Tiefwarensees (Tiefwarensee Nord) mit Westspange

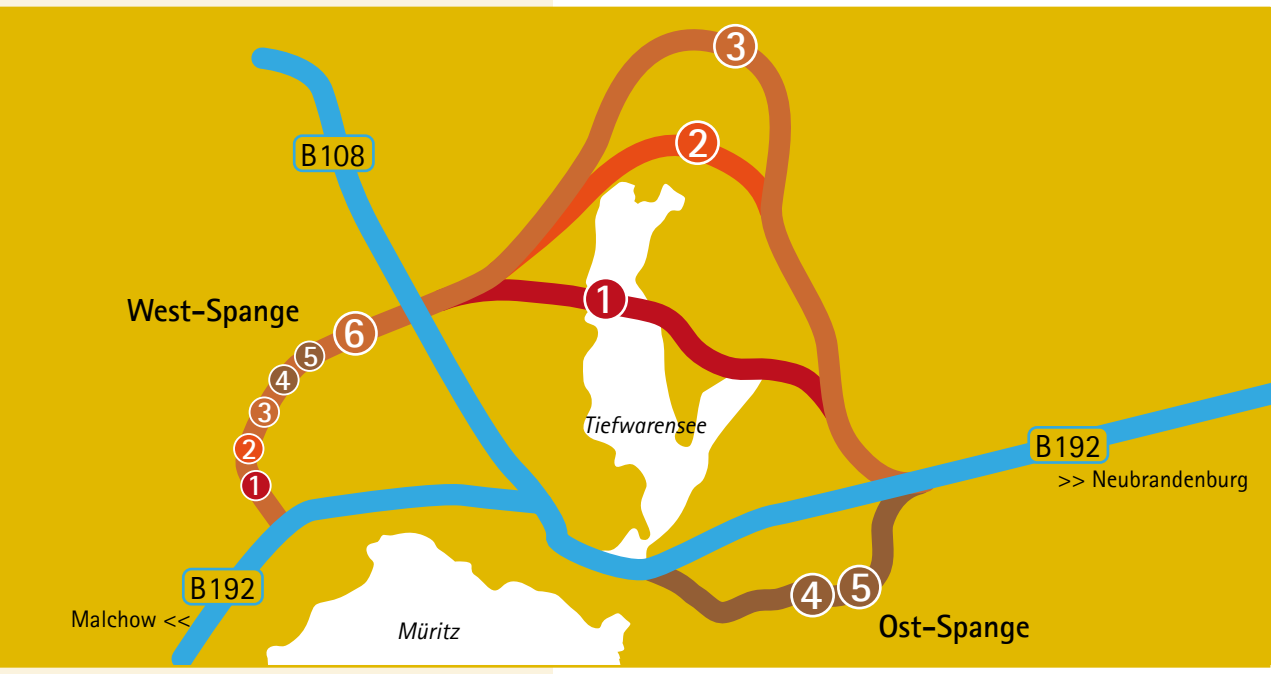
3 Variante nördlich Neu-Falkenhagen (Falkenhagen Nord) mit Westspange

Innerstädtische Varianten

4 West- und Ostspange

5 West- und Ostspange mit Trennung Fern- und Nahverkehr

6 Nur Westspange



Nördlich um Waren herum oder durch die Stadt

Alle sechs Varianten beginnen aus Richtung Malchow kommend auf der Röbeler Chaussee vor der Shell-Tankstelle mit einem Schwenk nach Norden. Während die innerstädtischen Varianten an der Teterower-Straße wieder zurück Richtung Innenstadt führen, kreuzen die nördlichen Varianten diese Straße und führen in einem weiten Bogen quer über den oder nördlich vom Tiefwarensee, bis sie hinter der Ortslage auf die B 192 Richtung Neubrandenburg stoßen. Die innerstädtischen Varianten verlaufen wie bisher über den Schweriner Damm – und dann (Varianten 4 und 5) entlang der Eichholtzstraße nach Osten, bis sie östlich der Ortslage wieder auf die B 192 geführt werden.

Detailliert können die Varianten eingesehen werden unter
www.dialog-waren.de/karte-der-varianten

Beschreibung der Varianten unter
www.dialog-waren.de/varianten-vergleich

Letztlich entscheiden die Behörden

Falls weiter geplant wird, entscheiden die Behörden am Ende, welche Variante gewählt wird.

- Für die konkrete Zulassung ist als Planfeststellungsbehörde das Landesamt für Straßenbau und Verkehr in Rostock zuständig.
- Die Untere Naturschutzbehörde (Umweltamt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte) muss entscheiden, ob es Ausnahmen von den Naturschutz–Regelungen gibt.

Diese Behörden stellen fest, ob gesetzlich vorgeschriebene Lärmwerte eingehalten werden. Ob in geschützten Gebieten die Natur zu sehr verletzt wird. Und ob das Straßenbauamt wirklich die optimale Variante ausgesucht hat. Am Ende haben die betroffenen Menschen das Recht, gegen die Entscheidung Einspruch zu erheben oder sogar zu klagen.

Aber wenn man abstimmt, will man wissen, welche Variante es denn werden kann.

Die Varianten haben unterschiedliche Realisierungs-Wahrscheinlichkeiten. Wenn sie zu teuer sind, zu geringen Nutzen haben oder geschützte Gebiete in der Natur verletzen, sinkt diese Wahrscheinlichkeit. Nach derzeitigem Kenntnisstand sieht es so aus, dass nur Variante 1 (Tiefwarenseebrücke) überhaupt eine Chance auf Realisierung hat.

Es gibt deutliche Unterschiede

Die Varianten sind unterschiedlich lang, unterschiedlich teuer und sie liegen an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet. Daraus folgen unterschiedliche Auswirkungen auf die Menschen und die Natur.

- **Auswirkungen auf den Verkehr:**
  Je nachdem, wie viel Zeit man spart, werden mehr oder weniger Motorrad-, Auto- und Lkw-Fahrer die Ortsumgehung nutzen.
- **Auswirkungen auf die Gesundheit der Bürger:**
  Es wird weniger Lärm, Erschütterungen und Abgase in der heutigen Ortsdurchfahrt der B 192 geben. Der Entlastung an der Ortsdurchfahrt steht eine Zunahme an der neuen Umgehungsstraße gegenüber.
- **Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsschutz:**
  Die Schutzgebiete im Norden von Waren werden unterschiedlich betroffen sein.
- **Auswirkungen auf die Wirtschaft:**
  Kürzere und planbare Fahrtzeiten bringen Vorteile für Unternehmen. Auch Touristen reisen schneller – lassen sich andererseits aber möglicherweise durch eine Veränderung der Landschaft abschrecken.

	Streckenlänge
Variante 1	8,0 km
Variante 2	9,6 km
Variante 3	11,3 km
Variante 4	9,3 km
Variante 5	9,3 km
Variante 6	8,6 km
vergleichbare Strecke über vorhandene Ortsdurchfahrt	6,1 km

Die Tabelle zeigt die Streckenlängen der einzelnen Varianten, aus „B 192 Ortsumgehung Waren, Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6; Straßenbauamt Neustrelitz, April 2013".

Auf den folgenden Seiten finden Sie vergleichende Aussagen über die sechs Varianten.

Varianten-Vergleich 1:

Wirkungen auf den Verkehr

Eine neue Straße ist dafür da, Verkehr zügig und sicher abzuwickeln.

Auch wenn es vielen Menschen um Lärmentlastung geht: Eine neue Straße wird gebaut, damit Fahrzeuge darauf fahren. Und zwar ohne Stau und ohne Unfallrisiko. Die geplante Ortsumgehung in Waren ist dafür da, dass die Menschen schneller an der Innenstadt vorbeikommen. Der Weg von Schwerin nach Neubrandenburg wird schneller. Pendler kommen schneller zu ihren Arbeitsplätzen.

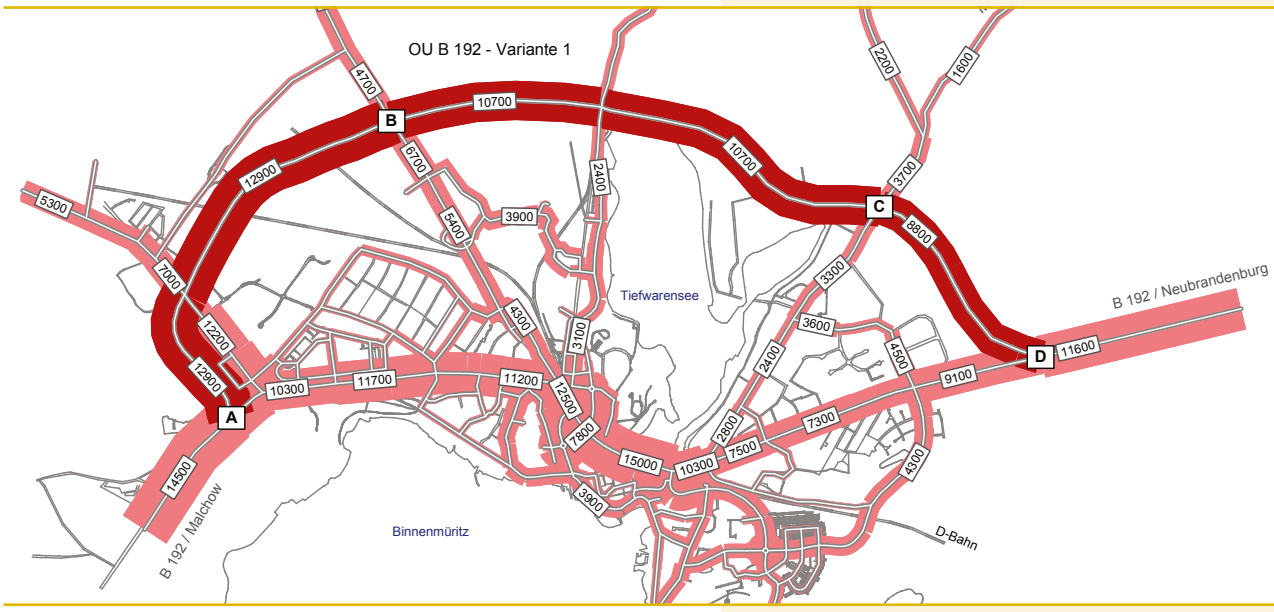
Eine neue Straße verändert das Verhalten der Menschen.

Eine Ortsumgehung führt dazu, dass sich das Verhalten der Menschen ändert. Weil sie jetzt schneller an Waren vorbeikommen, wird ein Teil der Autofahrer die Umgehung wählen. Manche Menschen nehmen jetzt das Auto, wo sie vorher Fahrrad gefahren sind. Andere freuen sich, dass sie jetzt schneller durch die Ortsdurchfahrt kommen, weil andere außen herum fahren.

10.000 Fahrzeuge am Tag weniger auf dem Schweriner Damm

Derzeit fahren etwa 18.600 Fahrzeuge am Tag durch Röbeler Chaussee und Mozartstraße, über den Schweriner Damm fahren 22.500 Fahrzeuge am Tag. Nur ein Teil dieser Fahrzeuge wird auf die Umgehungsstraße wechseln. Hierzu hat das Straßenbauamt Neustrelitz ein Verkehrsmodell berechnen lassen. Im Vergleich würden die meisten Autofahrer die Tiefwarenseebrücke (Variante 1) nutzen, weil sie hier die meiste Zeit sparen. Dies bedeutet eine Entlastung von 10.300 Fahrzeugen auf dem Schweriner Damm und 7.600 Fahrzeugen in der Mozartstraße. Bei den innerstädtischen Varianten finden – abgesehen vom Schweriner Damm – ebenfalls erhebliche Entlastungen der heutigen Ortsdurchfahrt statt.

Näheres unter:
www.dialog-waren.de/verkehrszahlen



Das Bild zeigt die Verkehrsströme (Kfz/Tag) **im Fall der Variante 1 für das Jahr 2025.**

Aus „B 192 Ortsumgehung Waren, Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren, Januar 2013".

(http://dialog-waren.de/files/documents/04_prognose_2025_variante_1_0.pdf)

Das Verkehrsmodell ist einfach gestrickt. Es gibt Kritik, aber den Behörden reicht es.

Das vom Straßenbauamt verwendete Verkehrsmodell ist sehr einfach modelliert. Es kann die vielen Wirkungen einer Ortsumgehung nicht gut erfassen. Ob Geschäftsreisende oder Lkw-Fahrer die Umgehung nutzen oder nicht, hängt beispielsweise auch davon ab, ob sie sich unterwegs in der Warener Innenstadt noch etwas zu essen kaufen wollen. Das bildet das Modell nicht ab. Trotzdem reicht es den Behörden um Tendenzen für ihre Bewertungen abzuschätzen (siehe die Präsentation Dr. Schiller, TU Dresden, bei der 1. Bürgerinformationsveranstaltung am 12.4.2013, www.dialog-waren.de/doc/praesentationen-am-1242013).

Über die Zukunft des Verkehrs in Waren lässt sich streiten.

Das Straßenbauamt geht davon aus, dass der Verkehr in Waren bis zum Jahr 2025 um 9 % zunimmt. Dies wird teilweise kritisch gesehen, allenfalls der Lkw-Verkehr werde zunehmen.

Diese Diskussion hat wenig Einfluss auf die Bewertung der unterschiedlichen Varianten.

Möglicherweise beruhen die berechneten Verkehrsentlastungen auf überhöhten Prognosen. Und möglicherweise würden weniger Autofahrer die Umgehungsstraße nutzen. Die relativen Unterschiede zwischen den Varianten bleiben aber gleich: Die Variante Tiefwarenseebrücke würde die größten Entlastungen mit sich bringen – und die innerstädtischen Varianten wären kaum schlechter.

Die Tabelle zeigt die Veränderungen der täglichen Verkehrsmenge (Kfz/Tag) im Fall der verschiedenen Varianten für das Jahr 2025 | *Variante 0: ohne Umgehungsstraße*

Zahlen aus „B 192 Ortsumgehung Waren, Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6; Straßenbauamt Neustrelitz, April 2013".

Entlang der B 192 (Kfz/Tag im Jahr 2025)	**ohne** Ortsumgehung	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
B 192 | Röbeler Chaussee	19.200	– 7.500	– 7.200	– 6.600	– 6.300	– 5.200	– 6.300
B 192 | Mozartstraße	18.800	– 7.600	– 7.300	– 6.600	– 6.600	– 7.400	– 6.400
B 192 | Schweriner Damm	25.300	– 10.300	– 7.900	– 6.600	300	– 400	200
B 192 | Strelitzer Straße	14.000	– 6.500	– 5.600	– 4.600	– 8.100	– 5.300	– 100

Ergebnisse der 1. Bürgerinformationsveranstaltung am 12.4.2013:
www.dialog-waren.de/node/109

Varianten-Vergleich 2:

Wirkungen auf Lärm und Naturschutz

Viele werden entlastet – andere bekommen zusätzlichen Lärm.

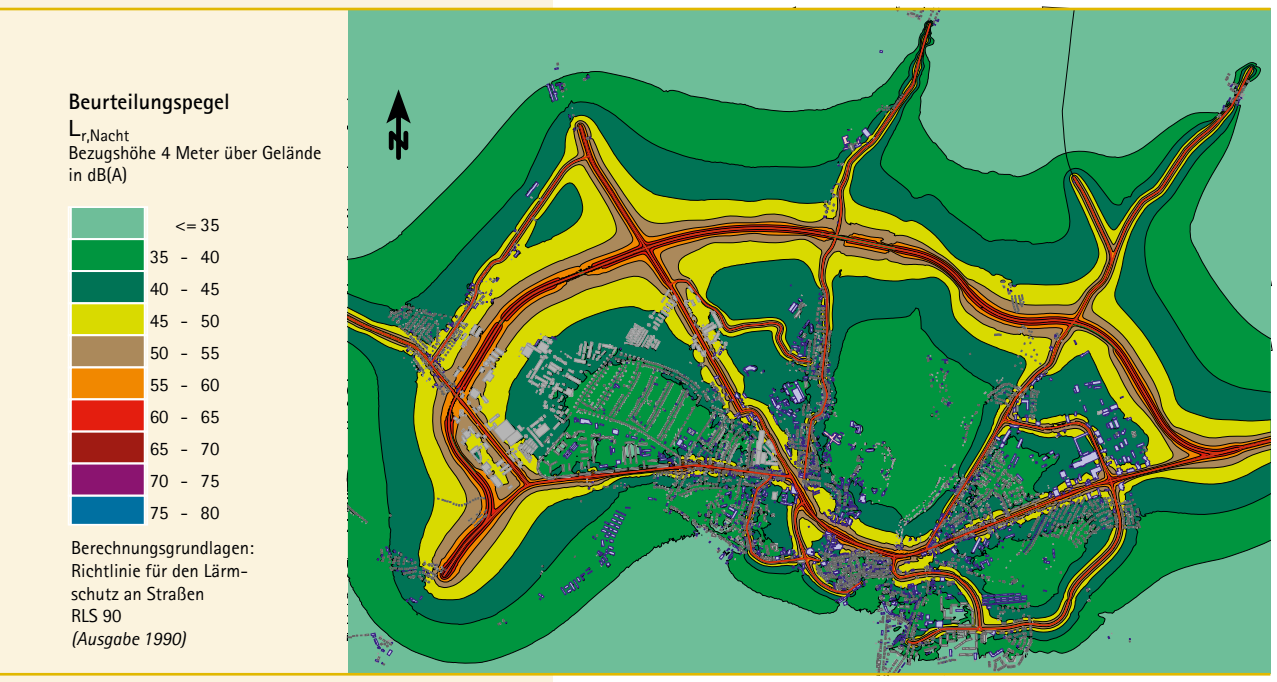
Auch wenn es nicht der Hauptzweck einer Ortsumgehung ist – die Menschen entlang der Ortsdurchfahrt würden entlastet, weil sich nach Bau der Ortsumgehung der Verkehr in der heutigen Ortsdurchfahrt verringert.

		2025 ohne Ortsumgehung	2025 nach Bau Ortsumgehung
Über **45** dB (A)	Tag	10.000	8.300
	Nacht	2.700	2.400
Über **60** dB (A)	Tag	1.700	1.100
	Nacht	400	100
Über **70** dB (A)	Tag	400	70
	Nacht	0	0

Die Tabelle* zeigt die Anzahl der Menschen entlang der heutigen Bundesstraße, für die bestimmte kritische Lärmwerte im Jahr 2025 überschritten sind – einmal ohne und einmal mit Ortsumgehung.

Die Grafik* zeigt die Lärmsituation nach Bau der Ortsumgehung.

**mit Variante 1, Tiefwarenseebrücke*



Umgekehrt führt eine Ortsumgehung zu neuen Lärmbelastungen. Allerdings gibt es hier feste Grenzwerte. Neue Straßen werden nur genehmigt, wenn nachgewiesen ist, dass in benachbarten Wohngebieten nachts nicht mehr als 49 dB (A) an Lärm auftritt. Ansonsten sind beispielsweise Lärmschutzwände zwingend erforderlich. Knapp 500 Menschen würden durch den Bau einer Umgehungsstraße über die Tiefwarenseebrücke soweit zusätzlich belastet, dass vor ihrer Wohnung Werte von mehr als 45 dB (A) gemessen werden können.
Wenn eine Ortsumgehung im Norden der Stadt (Variante 1, ähnlich aber auch Varianten 2 und 3), dann stünde

- **auf der einen Seite** eine Entlastung vieler Menschen in ihren Wohnungen entlang der heutigen Bundesstraße, die heute hohe Lärmwerte ertragen müssen, um eher kleine Beträge.
- **auf der anderen Seite** stünden weniger entlang der neuen Ortsumgehung wohnende Menschen, die bislang Ruhe haben, und große zu Erholungszwecken genutzte Flächen mit teilweise deutlichen Lärm-Zunahmen.

Aber: Die „Entlasteten" hätten immer noch deutlich mehr Lärm, als die zusätzlich Belasteten.

Lärmbetroffenheitsanalyse der Firma Möhler+Partner, München, August 2013:

www.dialog-waren.de/doc/lärmbetroffenheitsanalyse

Die drei nördlichen Varianten durchschneiden wertvolle und naturschutzrechtlich geschützte Gebiete.

Das Ufer des Tiefwarensees und benachbarte Gebiete sind als europäische Schutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder auch als Einzelbiotope geschützt. Der Grund: Seltene Tier- und Pflanzenarten, etwa der Fischotter, der Eremit (eine seltene Käferart) oder auch die Rotbauchunke leben hier. Die drei nördlichen Varianten für eine Ortsumgehung (Tiefwarenseebrücke (Variante 1), nördlich Tiefwarensee (Variante 2) und nördlich Neu-Falkenhagen (Variante 3) berühren, überqueren oder durchschneiden diese Gebiete.

Näheres unter:
www.dialog-waren.de/natur-und-artenschutz

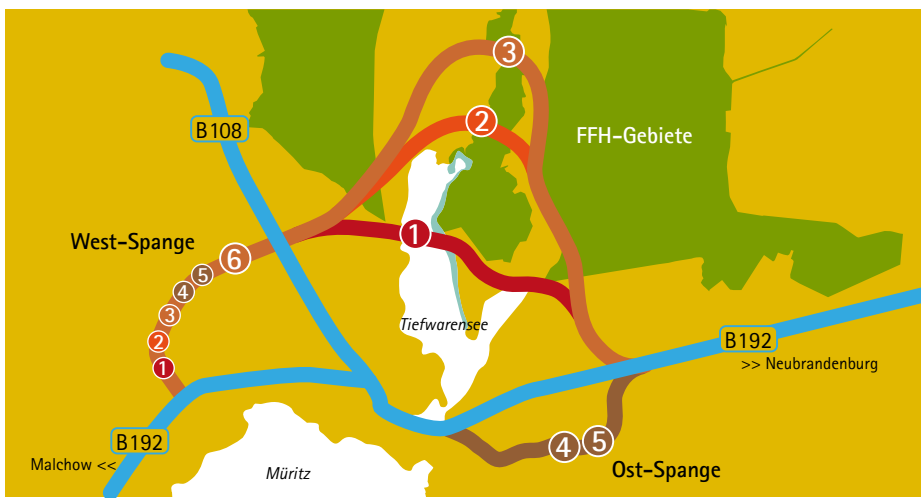
Varianten 2 und 3 sind sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig

Bei allen Schutzgebieten ist es grundsätzlich verboten, Straßen hindurch zu bauen. Es gibt aber unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen – immer verbunden mit der Pflicht zum Ausgleich. „Überwiegende Gründe des Gemeinwohls" sind ein Grund für Ausnahmen vom Bauverbot. Am strengsten wirken europäische Schutzgebiete. Die Varianten 2 und 3 würden Teile des FFH-Gebietes „Wald- und Kleingewässerlandschaft nördlich von Waren" überbauen. Da es mit der Querung des Tiefwarensees (Variante 1) eine weniger stark eingreifende Alternative gibt, die nur einen schmalen FFH-Streifen per Brücke überquert, sind die beiden Nordvarianten sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig.

Variante 1 ist umweltverträglicher als die Varianten 2 und 3

Auch die Umweltverträglichkeitsstudie des Straßenbauamtes kommt zum gleichen Ergebnis: Die Brücke über den Tiefwarensee ist mit geringeren Wirkungen auf die Umwelt verbunden, als die beiden anderen nördlichen Varianten.

Näheres unter:
www.dialog-waren.de/doc/umweltverträglichkeitsstudie



FFH = europäische Naturschutzgebiete

Mit der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie), einer Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union (EU) von 1992 soll ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten in Europa geschaffen werden. Die Mitgliedsstaaten der EU haben dazu Gebiete gemeldet. Dazu gehört nördlich von Waren das FFH-Gebiet „Wald- und Kleingewässerlandschaft nördlich von Waren" sowie in Waren das Gebiet „Waren, Marienkirche und Eiskeller".

Varianten-Vergleich 3:

Kosten und Nutzen

Während den Warenern Lärmschutz und Naturschutz besonders wichtig sind, geht es dem Bund um den wirtschaftlichen Nutzen.

Betrachtet man die Wirkungen auf Lärm und Natur, dann erscheint die Variante 6 (Westspange) am ehesten geeignet. Außerdem würde sie auch am wenigsten kosten.

	Gesamtkosten (in Euro)
Variante 1	44.700.000
Variante 2	35.800.000
Variante 3	37.400.000
Variante 4	43.300.000
Variante 5	48.300.000
Variante 6	12.900.000

Kosten der einzelnen Varianten, aus „B 192 Ortsumgehung Waren, Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6; Straßenbauamt Neustrelitz, April 2013"

Das Bundesverkehrsministerium, das die Straße bezahlen müsste, stellt den wirtschaftlichen Nutzen in den Vordergrund. Hier geht es vor allem darum, wie viel Zeit die autofahrenden Menschen mit einer Umgehung sparen. Diese abgeschätzte Wirkung einer Straße fließt zu etwa 80 % in die Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan ein. Andere Aspekte, wie z. B. Lärmschutz oder Naturschutz, machen weniger als 20 % aus.

6,30 EUR pro Stunde für die eingesparte Privat-Stunde und 23,50 EUR für die eingesparte geschäftliche Stunde.

Die durch eine Umgehung eingesparte Zeit wird in Geld umgerechnet: Spart ein Privatmensch eine Stunde durch die Umgehung, werden z. B. 6,30 EUR als Nutzen angesetzt – bei der Geschäftsfrau/dem Geschäftsmann sind es z. B. 23,50 EUR. Das wird über die Jahre und für alle Autofahrer saldiert – und muss am Ende die Baukosten aufwiegen. Nur dann kann eine Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Variante 1 spart über 50 % der Zeit.

Vergleicht man die Varianten, dann ist die Zeitersparnis bei Variante 1 am größten: Statt 14 Minuten heute braucht ein Auto nur noch 6,5 Minuten, um Waren von Ost nach West zu durchqueren. Bei der Variante 6 ist die Zeitersparnis geringer: Der Autofahrer braucht 12 Minuten über die Westspange – und spart nur 2 Minuten.

Nur bei Variante 1 ist der wirtschaftliche Nutzen höher als die Kosten

Eigentlich müssten die Varianten 1 und 6 ähnlich bewertet werden. Denn die eine Variante kostet 45 Mio. EUR für 6,5 eingesparte Minuten. Die andere Variante kostet 13 Mio. EUR für 2 eingesparte Minuten.
Allerdings vergleicht die Methodik des Bundesverkehrsministeriums nicht die eingesparte Zeit im Vergleich zur heutigen Situation, sondern im Vergleich zu der Situation im Jahr 2025. Und wenn die Ortsumgehung gebaut ist, geht es auch in der Innenstadt schneller voran – weil dort dann weniger Verkehr ist. Die Ortsdurchfahrt dauert dann nur noch 11 Minuten. Damit bedeutet die Westspange – außer für die Menschen, die nach Teterow wollen – eine Verzögerung. Entsprechend schlecht ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis.
Nur für Variante 1 ist der errechnete Nutzen höher als die zu erwartenden Kosten. Das ist die Bedingung dafür, dass der Bund die Ortsumgehung bezahlt.

Die Berechnungsmethodik kann man kritisieren – aber sie wird angewendet.

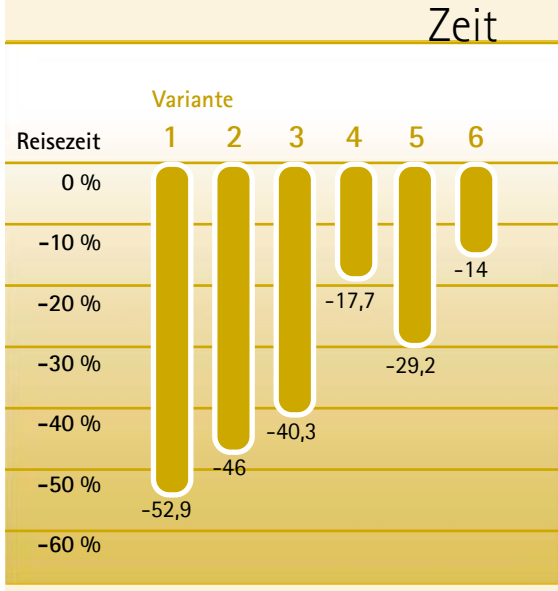
Die Berechnungs-Methodik und die verwendeten Daten lassen viele Fragen offen. So fließen hier die Zahlen aus der Verkehrsuntersuchung ein, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung kritisiert wurden. Man kann auch die schnelle Ortsdurchfahrt im Jahr 2025 kritisieren. Denn wenn die Stadt Waren die Straße zurückbaut und ein Tempolimit verhängt, wird die Strecke nicht in 11 Minuten zu machen sein. Allerdings greift diese Kritik nicht. Diese Methodik und diese Daten werden vom Bundesverkehrsministerium verwendet, um zu entscheiden.

Ortsumgehungen sind bundesweit „im Wettbewerb".

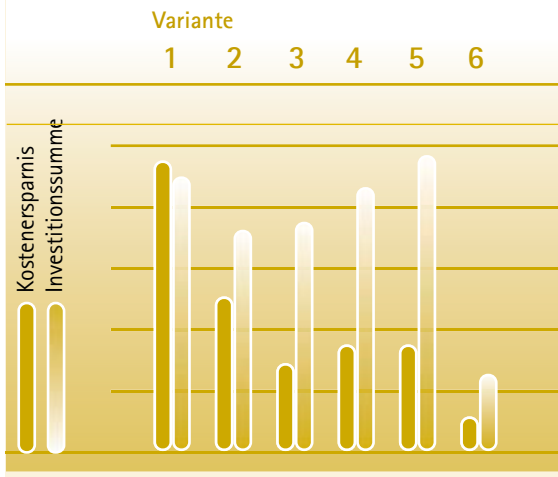
Während in Waren aufgrund der geringeren Verkehrsmengen Nutzen und Kosten nur maximal gleich groß sind, gibt es Planungen aus anderen Bundesländern, wo der errechnete Nutzen mehrfach die Kosten überschreitet. Es kann daher sein, dass die Warener Ortsumgehung gar nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, weil andere Ortsumgehungen im Nutzen-Kosten-Vergleich rentabler sind.

Siehe dazu:
www.dialog-waren.de/doc/dokumentation-der-2-bürgerinformationsveranstaltung-vom-1562013

Die Zahlen zu Kosten und Nutzen stammen vom Energieministerium Mecklenburg-Vorpommern:
www.dialog-waren.de/doc/präsentationen-bei-der-bürgerinformationsveranstaltung-am-1562013



Eingesparte Zeiten bei den einzelnen Varianten, aus „B 192 Ortsumgehung Waren, Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6; Straßenbauamt Neustrelitz, April 2013"



Die Grafik zeigt, dass nur bei Variante 1 der Nutzen (diskontierte Kostenersparnis durch Fahrzeiteinsparung über 30 Jahre) größer ist als die Kosten (Investitionssumme).

Meinungen und Aussagen aus der Bürgerbeteiligung
(Februar bis August 2013)

20 Bürger und Bürgerinnen begleiten das Verfahren | *www.dialog-waren/node/11*

Wenn kein Name genannt ist, handelt sich bei den Zitaten um Aussagen, die in dieser oder ähnlicher Form im Verlauf der Bürgerbeteiligung gefallen sind.

Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren

Seit Anfang des Jahres gibt es die Bürgerbeteiligung zur Ortsumgehung Waren. Etwa 20 ausgewählte Bürgerinnen und Bürger begleiten das Verfahren. Sie haben unter anderem die Abstimmungsfrage festgelegt und diese Abstimmungszeitung redaktionell begleitet. Es fanden drei Bürgerinformationsveranstaltungen statt. Außerdem konnten sich Interessierte die zur Diskussion stehenden Varianten im Gelände gemeinsam anschauen.

- Mecklenburg-Vorpommerns Energie- und Verkehrsminister Volker Schlotmann hat das Verfahren der Bürgerbeteiligung angestoßen und finanziert.
  Kontakt | *Dr. Reinhard Wulfhorst, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, Mecklenburg-Vorpommern, Schloßstraße 6 – 8, 19053 Schwerin, Telefon: 0385 588-8200; E-Mail: reinhard.wulfhorst@em.mv-regierung.de*
- Die Bertelsmann Stiftung hat das Verfahren begleitet und u.a. diese Abstimmungszeitung finanziert.
  Kontakt | *Anna Renkamp, Bertelsmann Stiftung, Carl-Bertelsmann-Straße 256, 33311 Gütersloh, Telefon: 05241 81-81145; E-Mail: anna.renkamp@bertelsmann-stiftung.de*
- Im Auftrag der Bertelsmann Stiftung untersucht das Institut für Informationsmanagement Bremen Gmbh (ifib) die Bürgerbeteiligung, unter anderem mit Befragungen.
  Kontakt | *Prof. Dr. Herbert Kubicek, ifib, Am Fallturm 1, 28359 Bremen, Telefon: 0421 218-56575; E-Mail: kubicek@ifib.de*
- Mit der Moderation und Durchführung der Bürgerbeteiligung wurde das Büro team ewen beauftragt.
  Kontakt | *Carla Schönfelder, team ewen, Ludwigshöhstraße 31, 64285 Darmstadt, Telefon: 06151 950485-13; E-Mail cs@team-ewen.de*

Befürworter einer Ortsumgehung

„Auch wenn eine Ortsumgehung nur 3 bis 5 dB (A) bringt: Zusammen mit einem wirksamen Tempolimit für Lkw und mit einem anderen Asphalt kommen wir auf 10 dB (A) – und das macht den Unterschied zwischen einer Situation mit und einer Situation ohne Gesundheitsgefahr aus."

„Ein Glück, dass der Bund Ortsumgehungen bezahlt. Allein aus Lärmgründen würden wir keine Umgehung bekommen. Daher ist es gut, dass die Reisezeit auch verkürzt wird."

„Das kann man doch gar nicht vergleichen: In der Mozartstraße bewegen wir uns zwischen 60 und 70 dB (A). Und am Tiefwarensee ist sichergestellt, dass niemand mehr als 49 dB (A) ertragen muss. Es ist ein Gebot der Gerechtigkeit, dass wir entlastet werden."

„Vielen Lkw-Fahrer ist das Tempo-Limit egal. Es wird einfach zu wenig kontrolliert."

Experten, die im Zuge der Bürgerbeteiligung eingeladen wurden.

„Waren hat kein Verkehrsproblem, Waren hat ein Lärmproblem."
Dr. Christian Schiller, TU Dresden

„Natürlich helfen Lärmschutzfenster eine Menge. Aber eben nur in der Wohnung. Man sollte den Lärmschutz so gut machen, dass die Menschen auch bei offenem Fenster, im Garten und auf dem Bürgersteig geschützt sind."
Ulrich Möhler, Möhler+Partner, München

„Letzten Endes, ist die Entscheidung für oder gegen die Ortsumgehung eine Gewissensentscheidung. Ich empfehle den Warenern, ihre Chance zu nutzen und eine demokratische Entscheidung zu treffen. Dafür sollte jeder für sich überlegen, was das Beste für die Stadt ist."
Dr. Christian Schiller, TU Dresden

„Man kann noch viel hin und her rechnen und noch viel Zeit und Geld für die Diskussion verwenden – es hilft uns nicht bei der Entscheidung."
Dr. Christian Schiller, TU Dresden

Kritiker der Tiefwarenseebrücke

„Für eine gerade mal wahrnehmbare Lärmentlastung sollen wir so viel Geld ausgeben und unsere Landschaft verschandeln lassen? Lassen Sie uns lieber das Geld in Flüsterasphalt und ein wirksames Tempolimit stecken."

„Die einmalige Natur- und Erholungslandschaft rund um den Tiefwarensee würde entwertet. Die aufwändige Sanierung des Tiefwarensees in den letzten Jahren wäre für die Katz."

„Diese Berechnung ist doch abenteuerlich: Nur damit die Autofahrer ein paar Minuten sparen, soll die Landschaft um den Tiefwarensee zerstört werden?"

„Sie merken in der Mozartstraße doch kaum die Entlastung. Wir merken die Belastung aber sehr deutlich."

„Auf ein umstrittenes Verkehrsmodell kann man eine so teure und belastende neue Straße nicht gründen."

Stimmen zur Abstimmung

Befürworter der Abstimmung am 22.9.

„Demokratie bedeutet: Jeder kann abstimmen, und jede Stimme zählt gleich viel. Wo kämen wir hin, wenn bei jeder Wahl geprüft würde, wie betroffen man ist und ob man sich schlau gemacht hat?"

„Wenn wir warten, sind wichtige Entscheidungen gefallen. Bei Straßenbauvorhaben wird oft – und zu Recht – kritisiert, dass Bürgerinnen und Bürger zu spät gefragt werden. Daher findet das Bürgervotum zum richtigen Zeitpunkt statt."

„Gut, dass am 22.9. so viele Menschen abstimmen gehen. Da bekommen wir eine hohe Wahlbeteiligung. Das Thema geht alle Warener an."

Ministerium und Stiftung

„Über Straßen entscheiden in Deutschland die Behörden (und die Gerichte). Ein Votum, bei dem Bürgerinnen und Bürger entscheiden können, ob sie eine Ortsumgehung wollen, ist neu. Verbunden mit einem Dialog im Vorfeld, bei dem alle Beteiligten zu Wort kommen, erleben wir in Waren einen bisher einzigartigen Prozess der Bürgerbeteiligung."
Anna Renkamp, Bertelsmann Stiftung.

„Der Minister hat sich politisch gebunden. Die Anmeldung von Straßen für die Bundesverkehrswegeplanung ist eine politische Handlung. Damit ist sichergestellt, dass die Abstimmung auch wirksam wird."
Dr. Reinhard Wulfhorst, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, Mecklenburg-Vorpommern.

Kritiker der Abstimmung am 22.9.

„Lassen Sie uns doch mit der Abstimmung warten, bis es mehr und konkrete Informationen über die Varianten gibt. Und bis die Menschen sich richtig schlau gemacht haben."

„Die Abstimmung ist rechtlich nicht bindend. Man gaukelt den Warenern vor, sie könnten entscheiden. Dabei können sie das gar nicht."

„ Wenn es bei einer Abstimmung um eine Umgehungsstraße ginge, müssten die von einer Umgehungsstraße Betroffenen ein höheres Stimmrecht erhalten als die Nichtbetroffenen. Denn was bringt eine Stimme eines nicht betroffenen Bürgers, der außerdem nicht weiß, worum es geht?"

Impressum

Konzeption/Begleitung | Begleitgruppe der Bürgerbeteiligung Ortsumgehung.

Bearbeitung und Redaktion | team ewen

Gestaltung | www.3fdesign.de, Darmstadt

Druck | Linus Wittich KG, Sietow

Bildquellen | Seite 3 (Lkw in der Stadt), Nordkurier, sonst team ewen sowie Stadt Waren (Titelseite)

Verantwortlich im Sinne des Presserechts | team ewen, Ludwigshöhstraße 31, 64285 Darmstadt

Finanzierung der Abstimmungszeitung | Bertelsmann Stiftung

Waren, August 2013