

1. Öffentliche Informationsveranstaltung zur Ortsumgehung Waren

12. April 2013

17.00 bis 20.30 Uhr

Bürgersaal Waren

Themen:

- | **Bürgervotum** (Vortrag: Dr. Wulfhorst, Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern)
- | **Lärm** (Vorträge: Hr. Möhler, Büro mopa München, und Hr. Krage, Straßenbauamt Neustrelitz)
- | **Verkehrsprognose** (Vorträge: Dr. Schiller, TU Dresden, sowie Herr Dietrich und Herr Herrmann, Bürgerinitiative BLOW)

Bürgerbeteiligung
Ortsumgehung Waren

Einladung

<http://dialog-waren.de>



Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren
1. Öffentliche Informationsveranstaltung
Freitag, den 12. April 2013 | ab 16.00 Uhr
Im Bürgersaal Waren | Zum Amtsbrink 9

16.00 Uhr	17.00 Uhr	18.00 Uhr	19.30 Uhr	20.30 Uhr
Personliche Gespräche auf dem „Marktplatz der Informationen“	Beginn der Veranstaltung Begrüßung und Informationen zum Bürgervotum	Muss sich etwas ändern? Was ist das heutige Problem? Lärm, Abgase, Stau	Faktencheck Verkehrsprognose	Offenes Ende und „Marktplatz der Informationen“

town-ewen | Ludolphstraße 21 | 49088 Darmstadt | tel@town-ewen.de | www.town-ewen.de | Ansprechpartnerin ist Carol Schäfer

Von 16.00 -17.00 Uhr sowie ab 20.30 Uhr wurden Informationen und Gespräche zum Thema auf dem "Marktplatz der Informationen" angeboten.

Moderation und Dokumentation: team ewen, Darmstadt, April 2013

Die Begleitgruppe von 23 Warener Institutionen, Vereinen sowie Bürgerinnen und Bürgern hatte die Veranstaltung mit vorbereitet. Mitglieder der Gruppe stellten sich zu Beginn vor – als zufällig ausgewählte



Bürgerinnen und Bürger, als Vertreter von Bürgerinitiativen, des Seniorenbeirats, des Landkreises und des Kleingartenvereins. Zu den einzelnen Themen diskutierten sie mit den Referenten und trugen zum Teil eigene Erkenntnisse vor. Anschließend konnten die Bürgerinnen und Bürger Fragen stellen. Alle Präsentationen sind abrufbar unter <http://dialog-waren.de/doc/presentationen-am-1242013>

Thema Bürgervotum

Am 22. September 2013, zeitgleich mit der Bundestagswahl, findet das Bürgervotum statt. Dies steht fest, so Dr. Reinhard Wulfhorst vom Verkehrsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Anderes kann noch diskutiert werden. Vor allem ist wichtig, welche Frage man den Bürgerinnen und Bürgern stellt. Fragt man nur nach einem „Ja“ oder „Nein“ zur Ortsumgehung? Wenn das „Nein“ die Mehrheit bekommt, ist es eine klare Sache. Der Minister hat zugesagt, dass dann Schluss ist mit den Planungen. Aber was ist, wenn die Mehrheit „Ja“ sagt? Welche Variante wird es dann? Das, so Dr. Wulfhorst, entscheiden dann die Behörden in einem aufwändigen Prüfprozess, in dem die verschiedenen Varianten detailliert untersucht werden.

Sollten sich die Menschen dafür aussprechen, wird das Projekt als allgemeine Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan an das Bundesverkehrsministerium gemeldet. Und zwar als „Ortsumgehung“, nicht als eine bestimmte Variante. Dann erst könnten die möglichen Varianten gründlich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben geprüft werden. Dabei spielt das Kosten/Nutzen-Verhältnis eine große Rolle. Klärungsbedürftig blieb, ob die innerstädtischen Varianten ebenfalls gemeldet werden können, ob sie auch als Ortsumgehungen gelten. Bezüglich der Reisegeschwindigkeit, eines der wichtigsten Kriterien des Bundesverkehrsministeriums, bringen sie ja nicht viel. Aber man könnte ja auch die Bürger fragen, welcher Variante sie – im Fall von Ja – den Vorzug geben würden.

Dann hätte man zumindest ein Meinungsbild. Das Ministerium werde bei dem Bürgervotum keine Mindestzahl an abgegebenen Stimmen (Quorum) verlangen.

Die Vertreter der Bürgerinitiativen gegen die Ortsumgehung störten sich vor allem am Termin: Am 22.9. gehen, so die Vermutung, auch Warener zur Abstimmung, die sich nicht mit den Argumenten beschäftigt haben. Würde man einen gesonderten Termin wählen, wäre man sicher, dass alle, die abstimmen gehen, sich auch damit beschäftigt haben. Sie plädierten dafür, einen deutlich späteren Termin zu wählen, damit die Bürgerschaft sich intensiver mit dem Thema Ortsumgehung beschäftigen kann. Erst dann, so die Vertreter der Initiativen, wäre ein wirklich qualifiziertes Bürgervotum möglich.



Auf Nachfrage machte Dr. Wulfhorst deutlich, dass das Ministerium für das Bürgervotum keine eigene rechtliche Grundlage benötigt. Und er antwortete auf Nachfrage, dass alle Maßnahmen auf einer Bundesstraße – sei sie innerstädtisch oder eine neue Straße außerhalb – vom Bund finanziert werden müssen. Auf die Stadt Waren kämen für Bundesstraßen keine Kosten zu.

Eine letzte Frage, die im Internet gestellt worden war: Dürfen nur die Warener abstimmen, oder auch die Menschen aus der Umgebung? Auch das, so Dr. Wulfhorst, ist noch nicht endgültig entschieden. Er plädierte dafür, den Kreis auf Waren zu beschränken. Wo solle man sonst die Grenze ziehen?

Thema Lärm

Der Lärmschutzfachmann Ulrich Möhler (mopa) aus München wies auf die sehr hohen Lärmbelastungen entlang der B192 hin. Er machte deutlich, dass viele direkte Anwohner der Straße in ihrer Gesundheit gefährdet sind. Die Werte, ab der Herz- und Kreislauferkrankungen zunehmen, sind z.T. deutlich überschritten. Das betrifft mehr als 1.000 Bürgerinnen und Bürger Warens. Hier herrsche dringender Handlungsbedarf, so Hr. Möhler.

Die Wissenschaft setzt diese Grenze bei einem Mittelungspegel von 60 dB(A) an. Tags werden bis zu 75 dB(A), nachts bis zu 68 dB(A) im Außenbereich der Wohngebäude gemessen. Die bestehenden Orientierungswerte werden um über 20 dB(A) überschritten.

Keine einfachen Lösungen – Nur ein Bündel von Maßnahmen hilft

Was kann man dagegen machen? Die klare Aussage: Es gibt keine einfachen Lösungen. Lärmschutzwände sind bei der bestehenden teilweise engen Bebauung keine Lösung. Selbst eine Ortsumgehung bringt nur mäßige Lärmreduzierung. Möhler machte deutlich, dass nur eine Kombination, ein Bündel verschiedener Maßnahmen eine Entlastung bringt, z.B.:

- | Tempo 30 für Lkw mit intensiver Kontrolle
- | Flüsterasphalt
- | Verminderung des Verkehrs (z.B. durch eine Ortsumgehung)
- | Schallschutzfenster

Schallschutzfenster als Lösung?

Jens Krage, Leiter des Straßenbauamtes Neustrelitz, stellte vor, wie das Straßenbauamt in den letzten Jahren den Lärm in Waren bekämpft habe. In den letzten fünf Jahren seien 10 Mio. EUR für den Ausbau der Ortsdurchfahrt und seit 1993 etwa 500.000 EUR direkt für Lärmschutz in Waren ausgegeben worden. Man könne beim Straßenbauamt einen Zuschuss (bis zu 75%) für Lärmsanierung, etwa Schallschutzfenster, beantragen. Diese Fenster, so Möhler, seien für ihn nur die Notlösung. Es sei doch wichtig, dass die Menschen auch außerhalb des Hauses oder mit geöffnetem Fenster geschont würden.

Ortsumgehung alleine keine Lösung

Eine Ortsumgehung alleine würde an den stark belasteten Straßen wie Mozartstraße, Schweriner Damm, nur zu einer begrenzten Lärmreduzierung führen. Der Betrag von etwa 5 dB(A) so Möhler sei wahrnehmbar, aber die Lärmwerte lägen dann immer noch zu hoch. Zudem sei zu beachten, dass durch eine Umgehung Bereiche neu mit Lärm belastet würden. Und man müsste dafür sorgen, dass Lkw tatsächlich die Umgehung nutzen.



Eigentlich bräuchte man eine gemeinsame Bürgerinitiative gegen Lärm

In der Diskussion waren sich Anwohner der B192 und Gegner einer Ortsumgehung in einem Punkt einig: Man müsse gemeinsam gegen den Lärm vorgehen: jetzt mit der Lärmsanierung anfangen und gleichzeitig eine Umfahrung auf den Weg bringen. Die Bürgerinitiativen gegen die Ortsumgehung forderten die Westspange: Das bedeutet einen

Abzweig im Westen von Waren von der B192 nach Norden und dann über die Teterower Straße zurück zum Schweriner Damm. Man könne dann gemeinsam mit der Bahn eine Lösung suchen und auch deren Lärm vermindern. Aber auch an der Westspange leben Menschen, die sich gegen diese Variante wehrten. Möhler schlug in diesem Zusammenhang vor, einmal zu zählen, wie viele Menschen bei welcher Variante mit zu viel Lärm belastet würden. Dabei müsse beachtet werden, so ein Bürger, dass bei neuen Straßen automatisch ausreichender Lärmschutz sichergestellt sein muss.

Warum nicht mehr Kontrolle von Tempo 30?

In der Diskussion mit dem Vertreter des Landkreises wurde deutlich, dass ein Mehr an Kontrolle nicht einfach ist. Es kosten Geld und Personal. Aber, so viele Bürgerinnen und Bürger, ohne Kontrolle nütze ein Tempolimit, das zur Lärminderung beitragen soll, nichts.

Und ein komplettes Verbot für Lkws, die nur durch Waren hindurch fahren?

Damit würde man mit dem Verkehr andere Orte belasten, weil der Verkehr dorthin verlagert würde.

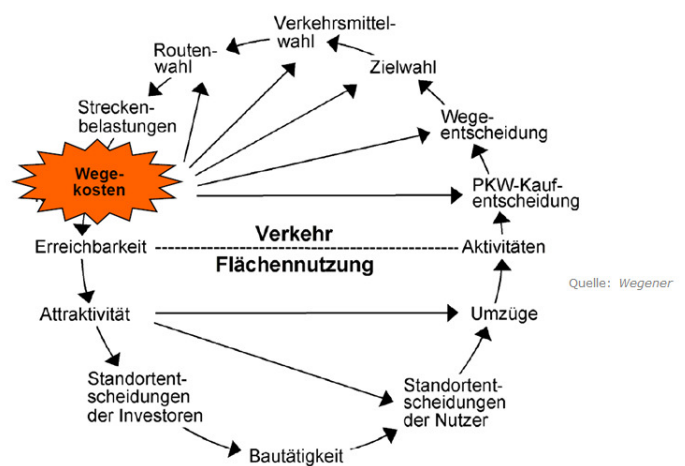
Thema Verkehrsprognosen

Dr. Schiller von der Technischen Universität Dresden, erklärte, wie man zu guten Verkehrsprognosen kommt. Wenn man teure Umgehungsstraßen bauen will, müsse man wissen, ob sie auch angenommen werden. Er sei am Freitag um 16 Uhr durch Waren gefahren und stelle fest: „Waren hat kein Verkehrsproblem.“

Wozu braucht man Verkehrsmodelle?

Das Straßenbauamt hat ein Ingenieurbüro damit beauftragt, ein Verkehrsmodell für Waren zu berechnen. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass ein großer Teil der bisherigen Verkehrsströme auf der B192 die Ortsumgehung wählen würde. Dies ist aber nicht gesagt, so Dr. Schiller. Denn dieses Modell sei sehr einfach aufgebaut. Es geht davon aus, dass nach Bau einer Ortsumgehung viele Fragen des

Verkehrsverhaltens unverändert bleiben: Die Frage, ob die Menschen zu Fuß gehen, das Fahrrad nehmen, das Auto nehmen oder mit dem Bus fahren; oder auch die Frage, wohin die Menschen fahren. Natürlich muss ein Arbeitnehmer weiter zu seinem Arbeitsplatz. Aber ob und wo und wie er in seiner Freizeit einkaufen geht oder Freunde besucht – das könne



sich ändern. Vielleicht wird auch der Supermarkt dann umziehen. Aus seiner Sicht ist das Verkehrsmodell des Straßenbauamtes zu einfach, obwohl es wahrscheinlich die einschlägigen Vorgaben einhält. Ob der Geschäftsreisende oder der Lkw-Fahrer die Umgehung nutzt oder nicht, hänge beispielsweise auch davon ab, ob er sich unterwegs in der Warener Innenstadt noch was zu essen kaufen wolle, so Schiller.

Zieht eine Ortsumgehung Verkehr nach Waren?

Auch Herr Dietrich von der Bürgerinitiative Ortsumgehung Waren machte in seinem Kurzvortrag deutlich, dass man genauer hinschauen muss. So führe eine Ortsumgehung dazu, dass mehr Verkehr aus dem Umland nach Waren fließe. Andere Straßen und Orte würden auf Kosten von Waren entlastet. Er forderte stattdessen den Bau der Ortsumgehung in Mirow und der Verbindung Mirow–Wittstock.

Wird der Verkehr überhaupt zunehmen?

Herr Herrmann von der Bürgerinitiative Ortsumgehung Waren machte in seinem Vortrag deutlich, dass bislang der Verkehr gar nicht so zugenommen habe, wie dargestellt. An Hand offizieller Zahlen zeigte er einen stetigen Rückgang der Verkehrsmengen in Waren. Generell werde nach Auswertung der vom Straßenbauamt beauftragten Studie des Ing. Büros Schüssler Plan keine Zunahme des Verkehrs in Mecklenburg-Vorpommern erwartet. Diese Entwicklung spiegele sich auch in den Zahlen des statistischen Landesamtes wieder. Trotzdem werde bei dem bereits erwähnten Verkehrsmodell ein fiktiver Zuwachs des Verkehrsaufkommens von 9 % bis zum Jahre 2025 zugrunde gelegt.

Das Wachstum ist nicht ganz am Ende, so Herr Langer vom Straßenbauamt. Die Abnahmen in der Vergangenheit hätten etwas mit dem Bau der A20 zu tun – der Verkehr habe sich großräumig verlagert. Grundsätzlich stimme er zu, dass der Kfz-Verkehr grundsätzlich abnehme. Dieser wird nach der gegenwärtigen Entwicklung bis zum Jahr 2025 vielleicht nicht um 9 % zunehmen, wie sein Amt bislang angenommen habe, sondern eventuell auch nur um 6 %. Aber der Lkw-Verkehr werde nach seiner Einschätzung weiter zunehmen. Hierbei sind auch entsprechend der heutigen Entwicklungstendenzen die bisher angesetzten 9 % Verkehrszunahme durchaus als realistisch anzusehen.

Von einem offenen Diskussionsforum in Waren (Müritz) wurde der zuständige parlamentarische Staatssekretär Jan Mücke, MdB aus Berlin zitiert, welche enormen Auswirkungen eine Fehlprognose der Verkehrsentwicklung haben kann. Bei der Planung der Ostseeautobahn A20 seien, so Herr Herrmann, 50.000 Autos am Tag vorhergesagt worden. Jetzt führen dort aber nur 19.000 Autos am Tag. Aus heutiger Sicht ergebe sich eine ganz andere Kosten–Nutzen Überlegung.

Und was heißt das?

Man könne jetzt ein komplizierteres Modell in Auftrag geben, das viel Zeit und viel Geld kostet. Aber letztlich, so Dr. Schiller, sollte man sich von den Verkehrsprognosen nicht zu sehr beeinflussen lassen. Die Entscheidung für oder gegen die Ortsumgehung sei letztlich eine „Gewissensentscheidung“. Er empfiehlt 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.

