



## 2. Informationsveranstaltung in Waren, 15.6.2013

### Ergebnisse

Ortsumgehung ja oder nein? Diese und andere Fragen werden in Waren seit Jahren diskutiert. Jetzt sollen die Bürgerinnen und Bürger entscheiden. Am 22. September 2013 - zeitgleich mit der Bundestagswahl - können die Warener beim Bürgervotum über das "Ob" abstimmen.

Damit alle sich ein gutes Bild von der Sache machen können, hat das Land Mecklenburg-Vorpommern einen Dialog angestoßen: Zwischen März und August 2013 finden Veranstaltungen zu verschiedenen Themen statt, werden Informationen im Internet bereit gestellt, diskutieren Warener in der Begleitgruppe und am Ende fasst eine „Abstimmungszeitung“ die wichtigsten Informationen zusammen. Organisiert, moderiert und dokumentiert wird die Bürgerbeteiligung vom Büro team ewen aus Darmstadt.

Die erste Veranstaltung im April 2013 informierte zu den Themen Bürgervotum, Lärm und Verkehrsprognosen. Die zweite widmete sich den Themen „Natur- und Landschaftsschutz“, „Verkehrlicher Nutzen“ sowie „Vergleich der Varianten“.

Alle Präsentationen zum Thema „Naturschutz“ und „Verkehrlicher Nutzen“ können herunter geladen werden unter [www.dialog-waren.de/doc/praesentationen-am-15062013](http://www.dialog-waren.de/doc/praesentationen-am-15062013). Unter [www.dialog-waren.de](http://www.dialog-waren.de) findet man weitere allgemeine Informationen über den Bürgerdialog.

#### Themen der Veranstaltung:

##### **Natur- und Landschaftsschutz**

(Vorträge: Herr Rehm, Untere Naturschutzbehörde Landkreis Mecklenburgische Seenplatte sowie Herr Nickel, Straßenbauamt Neustrelitz)

**Verkehrlicher Nutzen** (Vortrag: René Firgt, Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern)



## Thema Natur- und Landschaftsschutz

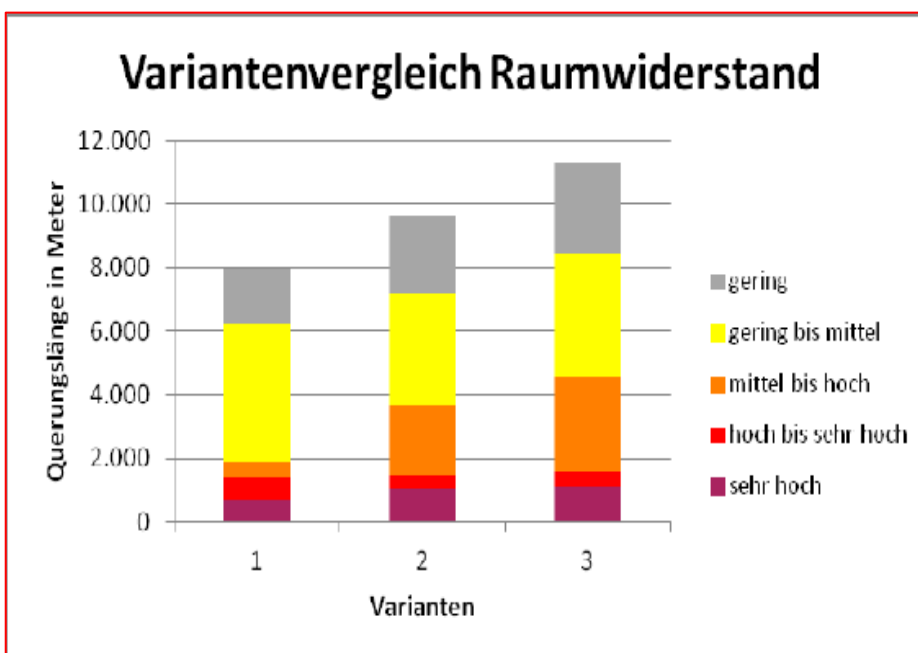
Die drei nördlichen Varianten für eine Ortsumgehung

- 1: Tiefwareenseebrücke,
- 2: nördlich Tiefwareensee und
- 3: nördlich Neu-Falkenhagen



durchschneiden alle Gebiete, die aus Sicht des Naturschutzes besonders wertvoll sind und daher streng geschützt sind („Flora-Fauna-Habitat-Gebiete/Natura 2000-Gebiete -FFH“, „Naturschutzgebiete-NSG“, „Landschaftsschutzgebiete (LSG)“, Einzelbiotope). **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 zum Beispiel ein Grund für Ausnahmen vom Bauverbot. **Am strengsten wirken die europäischen Schutzgebiete („FFH“).** Die Varianten 2 und 3 würden Teile des FFH-Gebietes „Wald- und Kleingewässerlandschaft nördlich von Waren“ überbauen (maßgeblicher Lebensraumtyp „Waldmeister-Buchenwald“). Da es mit der Querung des Tiefwareensees eine weniger stark eingreifende Alternative gibt, sind die beiden Nordvarianten sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig.

Herr Nickel (Straßenbauamt Neustrelitz) stellte vor, wie das Straßenbauamt in einer Umweltverträglichkeitsstudie die Varianten 1-3 zu ihren ökologischen Auswirkungen bewertet hat. Verschiedene „Schutzgüter“ („Schutzgut Mensch“, „Schutzgut Boden“, „Schutzgut Wasser“, „Schutzgut Tiere“ u.a.) wurden einzeln betrachtet und bewertet und anschließend zusammenfassend als



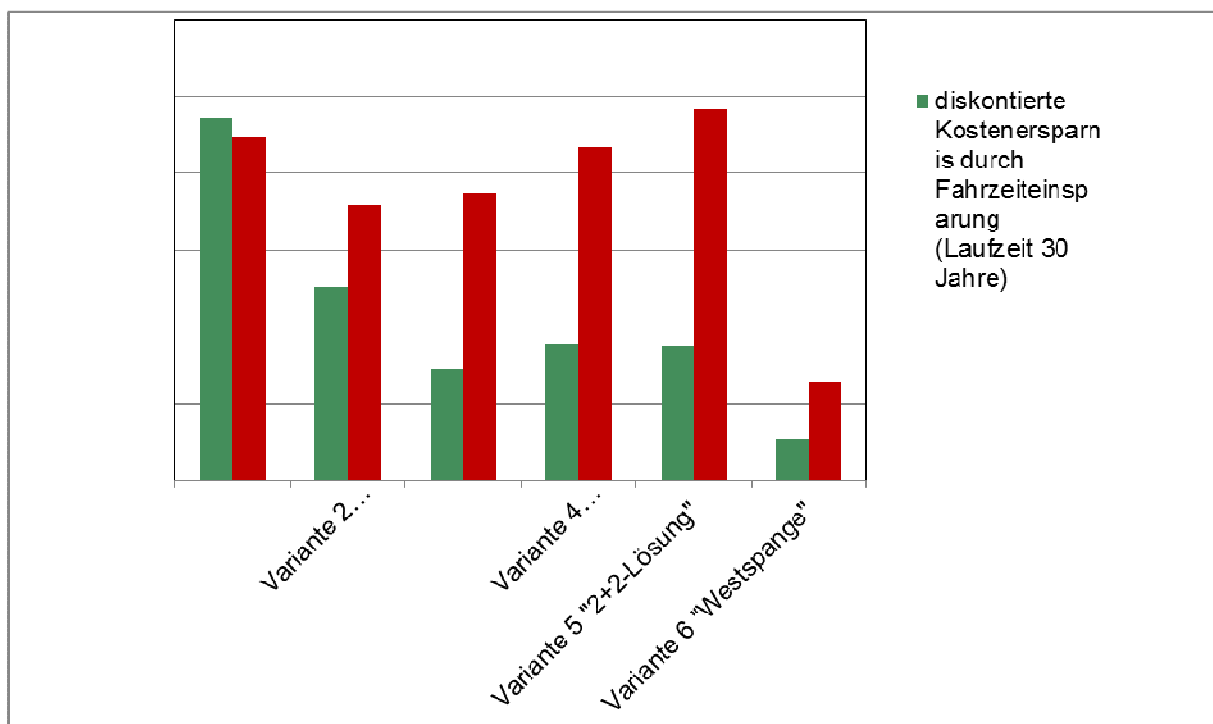
menfassend als „Raumwiderstand“ betrachtet. Im Variantenvergleich zeigt sich, dass auch hier die Variante „Tiefwareenseebrücke“ (1) die kürzesten Strecken mit hohem Raumwiderstand aufweist. Sie wäre „konfliktärmer“ als die beiden anderen.

Beide Referenten waren sich einig, dass – im Vergleich der Varianten 1-3 untereinander – aus naturschutzfachlicher Sicht die Variante 1 die am wenigsten schlechte Variante ist. Bei den innerstädtischen Varianten erwartet man keine großen Konflikte mit dem Naturschutz.

## Thema Verkehrlicher Nutzen

Herr Firgt vom Schweriner Verkehrsministerium stellte die Methodik vor, mit der das Bundesverkehrsministerium Kosten und Nutzen abwägt, bevor es eine neue Straße bezahlt. Hier geht es vor allem um den „verkehrlichen Nutzen“ also darum, wie viel Zeit die autofahrenden Menschen mit einer Umgehung sparen. Diese abgeschätzte Wirkung einer Straße fließt zu etwa 80% in die Bewertung des Bundesverkehrsministeriums ein. Andere Nutzen (zum Beispiel Entlastung der Bürger von Lärm, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Naturschutz u.a.) machen zusammen die restlichen 20% aus.

Die durch eine Umgehung eingesparte Zeit wird dann 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.



**Bedeutung:** Wenn die Nutzen größer sind als die Kosten ist es ein wirtschaftliches Projekt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist dann  $> 1,0$ . Erst dann ist der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit gem. § 7 BHO eingehalten. Erst dann darf das Projekt realisiert werden

**Die einzige der diskutierten Varianten, bei der – laut einer vorläufigen Rechnung des Schweriner Verkehrsministeriums – der Nutzen größer ist als die geschätzten Kosten. ist die über den Tiefwareensee (Var. 1).** Alle anderen Varianten schneiden laut der verkehrlichen Vorabschätzung vermutlich so schlecht ab, dass sie nicht vom Bund finanziert würden.

Auch wenn in der Diskussion die Berechnungs-Methodik und die verwendeten Daten kritisiert wurden – genau diese Methodik und diese Daten werden vom Bundesverkehrsministerium verwendet. Die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 angewendete Methodik wird auch im BVWP 2015 grundsätzlich beibehalten.

In der Diskussion wurden Methodik und Datengrundlage in Frage gestellt. Dazu Firgt: „Dies ist die Brille, durch die der Bund solche Maßnahmen betrachtet. Man sollte sie kennen, um sie bei der Entscheidung berücksichtigen zu können.“ Und die Bewertung der Varianten untereinander würde die gleiche bleiben, auch wenn man die Eingangsdaten z.B. zum Thema Verkehrsdaten ändern würde.

## Thema Variantenvergleich

Welche Schlussfolgerungen ergeben sich daraus für die Bewertung der einzelnen Varianten. Das vorläufige Ergebnis ist deutlich: Wenn die Bürger am 22.9. mit „Ja“ stimmen, dann ist die Querung des Tiefwareensees aus heutiger Sicht die wahrscheinlichste Variante. Bei den beiden nördlichsten Varianten (2 und 3) würden erhebliche Bereiche des europäisch geschützten Lebensraumtyps „Waldmeister-Buchenwald“ verloren gehen. Und außer der Tiefwareenseebrücke erreicht keine Variante ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1. Dabei ist klar: Diese Berechnung ist vorläufig. Wenn es so weit ist, wird das Bundesverkehrsministerium diese Berechnung noch einmal mit aktuellen Zahlen überprüfen. Und dann muss entschieden werden, ob im Vergleich zu vielen anderen Ortsumgehungen in Deutschland, die deutlich größere Nutzen-Kosten-Verhältnisse haben, die Warener Ortsumgehung finanziert wird.



Abschlussdiskussion, von links nach rechts: Christine Büttner, Leiterin des Umweltamtes im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; René Firgt, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern; Dr. Reinhard Wulfhorst, ebenfalls Energie-Ministerium, Dr. Christoph Ewen, team ewen, Moderation, Links sitzend und im Hintergrund stehend: zwei Bürgerinnen, die sich an der Diskussion beteiligen, Ganz rechts: Jochen Eicke, BUND Neubrandenburg, Mitglied der Begleitgruppe