

## Informationen zum Bürgervotum

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

Die Frage, die Sie beantworten können, ist:

*JA ....*

*NEIN ....*

Mecklenburg  
Vorpommern



**Ortsumgehung Waren - Brücke über den Tiefwareensee**  
Visualisierung aus der Perspektive eines Spaziergängers, Kamerastandpunkt nahe der Klinik Amsee



## Seite 1 unten

Vielleicht wissen Sie schon, wie Sie sich entscheiden. Aber auch dann können Sie sich hier weiter informieren: Sie finden hier Informationen, Argumente und Meinungen - Pro und Contra.

Und falls Sie noch unentschieden sind: Nutzen Sie die Chance, sich eine Meinung zu bilden.

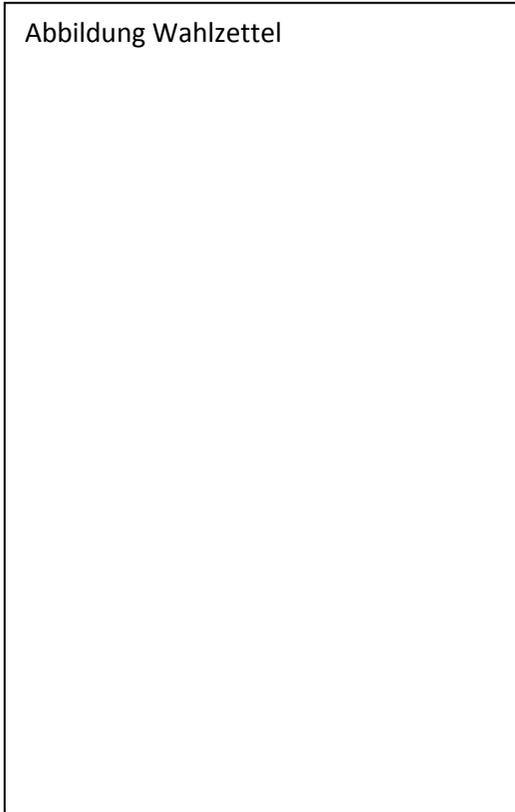
Am 22. September 2013 – zeitgleich mit der Bundestags- und der Bürgermeisterwahl - können alle Warener ab 16 Jahren am Bürgervotum zur Ortsumgehung teilnehmen. In ihren Wahllokalen für die Bundestags- und Bürgermeisterwahl finden Sie auch Stimmzettel für das Bürgervotum zur Ortsumgehung vor. Im Wahlraum 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.

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) sein Votum abgeben kann.

Das Ergebnis wird am Mittwoch, den 25. September 2013 von Minister Schlotmann bekannt gegeben.

Abbildung Wahlzettel



## Wer sollte abstimmen können?

„ 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?“

„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?“

„Eigentlich müssten alle Menschen im Land abstimmen können. Denn es geht um eine überregional bedeutsame Verkehrsverbindung“

„Gut dass nur wir Warener abstimmen: Denn hier ist es laut – und hier würde die Natur verbaut..“

## Seite 2: Die „Tür auf oder zu machen“

### Mecklenburg-Vorpommern plant bislang eine Ortsumgehung in Waren

Das Land Mecklenburg-Vorpommern plant schon seit langem eine Umgehungsstraße für die B192 in Waren. Ziel: Die Verkehrsverbindungen im Land verbessern.

Entlang der B 192 erhofft man sich durch eine solche Umgehungsstraße weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Abgase und weniger Erschütterungen.

#### KARTE INNENSTADT

### Die Bürgerinnen und Bürger von Waren stimmen über die Ortsumgehung ab.

Die Menschen im Land würden von einer Ortsumgehung profitieren, da sie als Autofahrer Zeit sparen. Das gilt insbesondere für das Warener Umland. Aber Waren ist besonders betroffen: Denn gebaut würde auf Warener Gemarkung, der Lärm fällt hier an und auch die Landschaft würde hier verbaut. Daher beschränkt sich das Bürgervotum auf die Stadt Waren.

### 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. Auf dieser Basis stellt der Bund derzeit einen neuen Bundesverkehrswegeplan auf, der dann 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.

Mecklenburg-Vorpommerns Minister Schlotmann hat zugesagt, die Umgehungsstraße Waren nur anzumelden, wenn das Bürgervotum positiv ausgeht.

**Sagt die Mehrheit „NEIN“, wird nicht weiter geplant.<sup>1</sup> Sagt die Mehrheit „JA“, wird weitergeplant.**

<sup>1</sup> Der Bund kann die Ortsumgehung Waren zwar theoretisch auch ohne Anmeldung des Landes in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen. Das ist aber bislang nicht vorgekommen und angesichts der Geldknappheit im Straßenbau sehr unwahrscheinlich.

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

„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.“

„Wer bei der Abstimmung mit JA stimmt, weiß zwar, dass er mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Brücke über den Tiefwareensee bekommt. Es kann aber sein, dass sich im weiteren Verlauf der Planung daran z.B. aus Naturschutzgründen etwas ändert. Das sollte nicht verschwiegen werden.“

**Auch wenn die Wähler mehrheitlich mit JA stimmen, ist nicht sichergestellt, dass die Straße auch wirklich gebaut wird.**

Mit einem „JA“ ist die Tür für den weiteren Planungsprozess geöffnet. Minister Schlotmann meldet die Straße an. Wenn dann das Bundesverkehrsministerium grünes Licht gibt, geht es weiter: Straßen müssen in Deutschland ein kompliziertes Planungs- und Genehmigungsverfahren durchlaufen. Das kann gut und gerne zehn Jahre dauern. Zudem ist aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit vorzusagen, ob und wann ausreichend Geld

zum Bau einer Ortsumgehung zur Verfügung gestellt werden kann. Um die knappen Mittel „streiten“ sich Ortsumgehungen aus ganz Deutschland. Und bei vielen dieser Projekte geht es um deutlich höhere Verkehrsmengen, für die eine Umgehung geplant ist, als in Waren.

**Aber wenn eine Ortsumgehung kommt, wird es aus heutiger Sicht sehr wahrscheinlich die Brücke über den Tiefwareensee.**

Wenn es weiter geht, müssen die Behörden intensiv prüfen. Die gesetzlichen Vorgaben müssen eingehalten werden. Die Eingriffe in die

Natur müssen möglichst klein gehalten werden. Aber nach heutigem Wissensstand kann man sagen: Die Variante „Tiefwareenseebrücke (Variante 1)“ ist die bei weitem wahrscheinlichste Variante.

### Vom Bundesverkehrswegeplan bis zum Bau



Behördliche Verfahren bis zum Bau einer Straße  
(Behördenamen müssen noch geändert werden)

**Seite 3: Waren hat ein Lärmproblem. Kein Verkehrsproblem!**

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

Anwohner der B 192 sind in ihrer Gesundheit gefährdet. Über einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) nehmen Herz- und Kreislaufkrankungen zu. Diese Werte sind entlang der Ortsdurchfahrt heute zum Teil deutlich überschritten. Das betrifft knapp 1.300 Bürgerinnen und Bürger Warens, die entlang der B192 wohnen. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf.

**Eine Ortsumgehung alleine hilft den Menschen kaum**

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 integrieren.

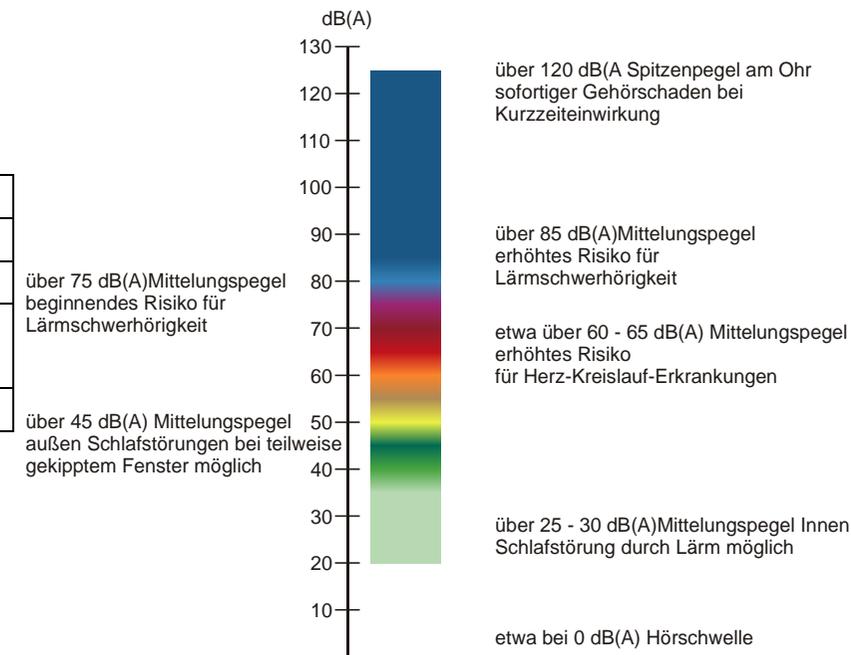
Maßnahme für Lärmschutz	dB(A)
Lärmschutzwand	10
Halbierung der Verkehrsmenge	3
Reduzierung Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h	2-3
Neuartiger Flüsterasphalt	5

*Tabelle: Erreichbarer Lärmschutzerfolg*

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.

**Die Laster machen den Lärm**

Für den Lärm entscheidend ist aber der Lkw-Verkehr. Dieser nimmt den Prognosen zufolge 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.



**Dr. Schiller, TU Dresden: „Waren hat kein Verkehrsproblem, Waren hat ein Lärmproblem“**



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

Egal ob eine Ortsumgehung gebaut wird, oder nicht: Das Lärmproblem entlang der B192 muss umgehend 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 muss die Ortsdurchfahrt umbauen, um Laster zu „vergraulen“, die nicht unbedingt in die Innenstadt wollen. Verbieten kann sie den Lkw-Verkehr hier 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. Es muss woanders herkommen.

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 die Stadt wollen.

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

Tempo 30 in der Nacht ist heute schon für Lkw in der Mozartstraße vorgeschrieben. Ein Mehr an Kontrolle kostet Geld und Personal. Der hierfür zuständige Landkreis sieht hier wenige Möglichkeiten.

Mit einem kompletten Verbot für Lkw würde man mit dem Verkehr andere Orte belasten, weil der Verkehr dorthin verlagert würde. Umgekehrt würde man ihn mit einer beschleunigten Ortsdurchfahrt eher anziehen.

Zitat Möhler: „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.“

„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.“

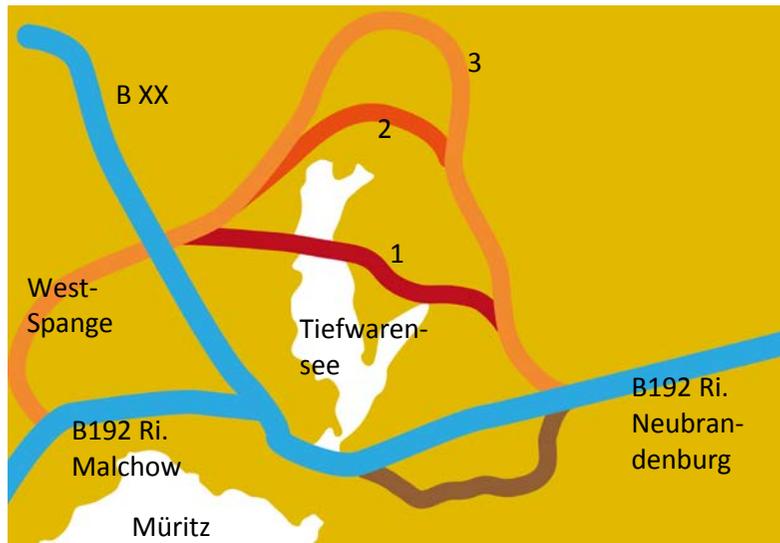
„Für eine gerade mal wahrnehmbare Lärmentlastung sollen wir so viel Geld ausgeben und unsere Landschaft verhunzen lassen? Lassen Sie uns lieber das Geld in Flüsterasphalt und ein wirksames Tempolimit stecken.“

Zitat Bürgerin: „Vielen Lkw-Fahrer ist das Tempo-Limit egal. Es wird einfach zu wenig kontrolliert.“

#### Seite 4: Varianten für die Lage der Umgehung

Nördliche Varianten	
1	Tiefwareenseebrücke
2	Variante nördlich des Tiefwareensees (Tiefwareensee Nord)
3	Variante nördlich Neu-Falkenhagen (Falkenhagen Nord)
Innerstädtische Varianten	
4	West- und Ostspange
5	West- und Ostspange mit Trennung Fern- und Nahverkehr
6	Nur Westspange

VIELLEICHT EIN BILD JE VARIANTE ...



#### **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 Tiefwareensee, bis sie hinter der Ortslage auf die B192 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 B192 geführt werden.

**Beim Bürgervotum geht es darum, ob eine Umgehungsstraße gebaut werden soll – und nicht, wo sie gebaut werden kann.**

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 Schwerin 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.

Daher kann es beim Bürgervotum nur darum gehen, ob eine Umgehungsstraße gebaut werden soll oder nicht.

Dr. Schiller: „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.“

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

Auch wenn Sie nur darüber abstimmen können, ob es eine Ortsumgehung geben soll: Sie werden sich vermutlich überlegen, welche Variante es bei einem JA würde und was das für Konsequenzen hätte.

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. Derzeit sieht es so aus, dass nur Variante 1 (Tiefwareenseebrücke) überhaupt eine Chance auf Realisierung hat. Das kann sich aber später durch neue Erkenntnisse ändern.

**Die verschiedenen Varianten unterscheiden sich. Und diese Unterschiede haben Einfluss**

**auf ihre Wahrscheinlichkeit.**

	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

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 Autofahrer die Ortsumgehung nutzen.

Auswirkungen auf Lärm, Abgase, Erschütterungen: Der (begrenzten) Entlastung an der Ortsdurchfahrt steht eine (begrenzte) 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 Fahrtzeiten bringen Vorteile für Unternehmen. Auch die Touristen reisen schneller – lassen sich andererseits aber möglicherweise durch eine Veränderung der Landschaft abschrecken.

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

**Seite 5: 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 kürzer. Pendler, die aus Richtung Malchow kommen, kommen schneller zu ihren Arbeitsplätzen im Osten von Waren.

**Eine neue Straße verändert das Verhalten der Menschen.**

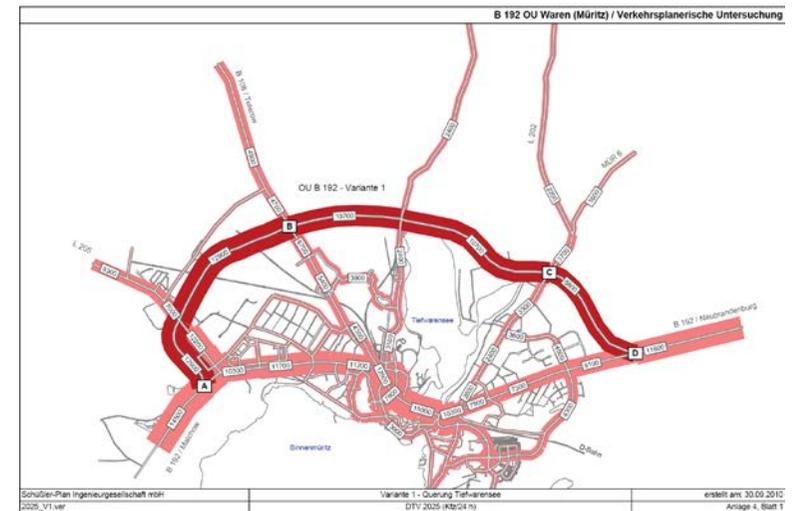
Eine Ortsumgehung führt dazu, dass sich das Verhalten der Menschen ändert. Weil sie jetzt schneller an Waren vorbeikommen, wird ein Teil der Autofahrer die Umgehung wählen. Manche Menschen nehmen jetzt das Auto, wo sie vorher Fahrrad gefahren sind. Andere freuen sich, dass sie jetzt schneller durch die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

	0	1	2	3	4	5	6
B192 Röbbeler Chaussee	19.200	-7.500	-7.200	-6.600	-6.300	-5.200	-6.300
B192, Mozartstraße	18.800	-7.600	-7.300	-6.600	-6.600	-7.400	-6.400
B192, Schweriner Damm	25.300	-10.300	-7.900	-6.600	300	-400	200
B192, Strelitzer Straße	14.000	-6.500	-5.600	-4.600	-8.100	-5.300	-100

*Veränderungen der täglichen Verkehrsmenge (Kfz/Tag) im Fall der verschiedenen Variante für das Jahr 2025: Variante 0: ohne Umgehungsstraße, danach Varianten 1-6)*

**10.000 Fahrzeuge am Tag weniger auf dem Schweriner Damm**

Derzeit fahren etwa 18.600 Fahrzeuge am Tag durch Röbbeler 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 Tiefwarensseebrücke (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 (Maximum: 8.100 Autos am Tag weniger auf der Strelitzer Straße)



*Verkehrsmodelle teilen das Straßennetz in Verkehrszellen auf – und berechnen für jede Verkehrszelle die Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation. Die Grafik zeigt die errechneten Veränderungen für Variante 1.*

**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 der Geschäftsreisende oder der Lkw-Fahrer die Umgehung nutzt oder nicht, hängt beispielsweise auch davon ab, ob er sich unterwegs in der Warener Innenstadt noch etwas zu essen kaufen will. Das bildet das Modell nicht ab. Trotzdem reicht es den Behörden um Tendenzen für ihre Bewertungen abzuschätzen.

**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. In Waren sind in den letzten Jahren keine Steigerungen mehr erkennbar. Zwar wird Waren – anders als viele andere Städte in der Region – aufgrund seiner touristischen Bedeutung nicht schrumpfen. Aber ein Wachstum des Autoverkehrs in Waren lässt sich damit nicht begründen.

Allenfalls der Lkw-Verkehr wird zunehmen.

Es gibt Beispiele von Straßen, die hohe Verkehrsprognosen hatten. Als sie gebaut waren, stellte man deutlich geringere Verkehrsmengen fest. Dies wird in Waren vermutlich nicht eintreten. Eine Ortsumgehung in Waren wird eher dazu führen, dass mehr Verkehr aus dem Umland nach Waren fließt. Andere Straßen und Orte werden auf Kosten von Waren entlastet.

**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 Tiefwarenssebrücke würde die größten Entlastungen mit sich bringen – und die innerstädtischen Varianten wären kaum schlechter.



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

„Man kann noch viel hin und herrechnen und noch viel Zeit und Geld für die Diskussion verwenden – es hilft uns nicht bei der Entscheidung.“

„Prognosen sind unsicher, insbesondere wenn sie die Zukunft betreffen“ (Niels Bohr)

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

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

### Seite 6: Varianten-Vergleich 2: Wirkungen auf Lärm und Naturschutz

**Die Einen werden entlastet, die Anderen** bekommen zusätzlichen Lärm.

Auch wenn es nicht der Hauptzweck einer Ortsumgehung ist – die Menschen entlang der Ortsdurchfahrt würden um bis zu 5 dB(A) entlastet. Rechnerisch betrifft das **XX** Menschen, vor deren Wohnung derzeit über 60 dB(A) gemessen werden.

Umgekehrt führt eine Ortsumgehung zu neuen Lärmbelastungen. Allerdings gibt es hier feste Grenzwerte. Neue Straßen werden nur genehmigt, wenn nachgewiesen ist, dass sie in benachbarten Wohngebieten nicht mehr als 49 dB(A) an Lärm erzeugen. Insgesamt betrifft es **YY** Menschen, die in ihren Wohngebieten Werte über 45 dB(A) ertragen müssten – und die vorher deutlich weniger Umgebungslärm hatten.

Auch wenn die Werte hier geringer sind: Der Schutz bislang ruhiger Gebiete ist ein hohes Gut.

### **Lärmbetroffenheit wurde berechnet**

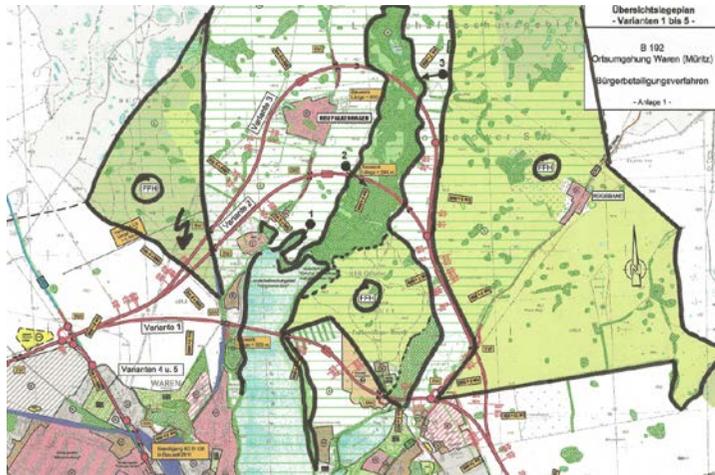
Im Zuge der Bürgerbeteiligung wurde errechnet, wie viele Menschen durch die neuen Straßen belastet würden – und wie viele Menschen stattdessen entlastet würden.

Die Ergebnisse sind: **.....**

**(die Ergebnisse kommen Ende Juli)**

Ob die Verkehrsmengen in Waren bis zum Jahr 2025 um 9 % steigen oder nicht, und ob der Anteil von Lkw, der die Umgehungsstraße nutzen wird, richtig angesetzt wurde, oder nicht, spielt eine / keine Rolle (wird im Zuge der Berechnungen geprüft)

GRAFIK VERÄNDERUNGEN LÄRMBELASTUNG DURCH ORTSUMGEHUNG



**Die drei nördlichen Varianten durchschneiden wertvolle und naturschutzrechtlich geschützte Gebiete.**

Das Ufer des Tiefwareensees 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 (Tiefwareenseebrücke (Variante 1), nördlich Tiefwareensee (Variante 2) und nördlich Neu-Falkenhagen (Variante 3) berühren oder durchschneiden diese Gebiete.

**„Die einmalige Natur- und Erholungslandschaft rund um den Tiefwareensee würde entwertet. Die aufwändige Sanierung des Tiefwareensees in den letzten Jahren wäre für die Katz.“**

**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 Tiefwareensees (Variante 1) eine weniger stark eingreifende Alternative gibt, sind die beiden Nordvarianten sehr wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig.

**Variante 1 auch aus Sicht der Umweltverträglichkeit weniger schlecht als Varianten 2 und 3**

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

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“.

**Seite 7: Varianten-Vergleich 3: Kosten und Nutzen**

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

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

Variante	Gesamtkosten
Variante 1, „Tiefwarensseequerung“	44,7 Mio. €
Variante 2, „Tiefwarenssee 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. €

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 ein.**

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.

„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.“

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

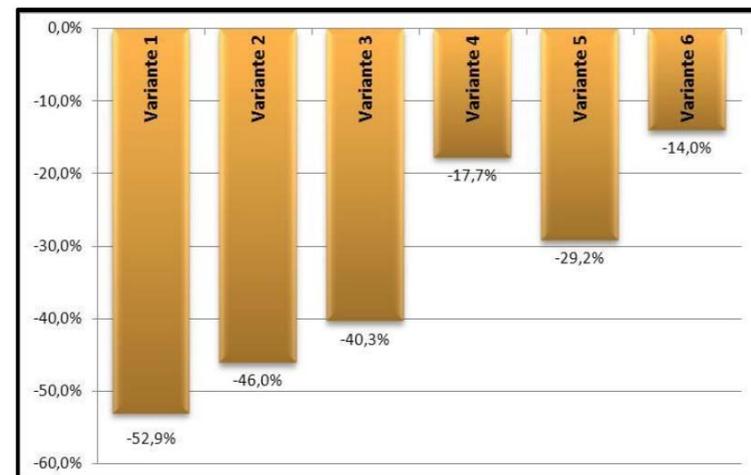


Bild 3: Veränderung der Reisezeiten im Vergleich zur vorhandenen Ortsdurchfahrt

### 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. 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.

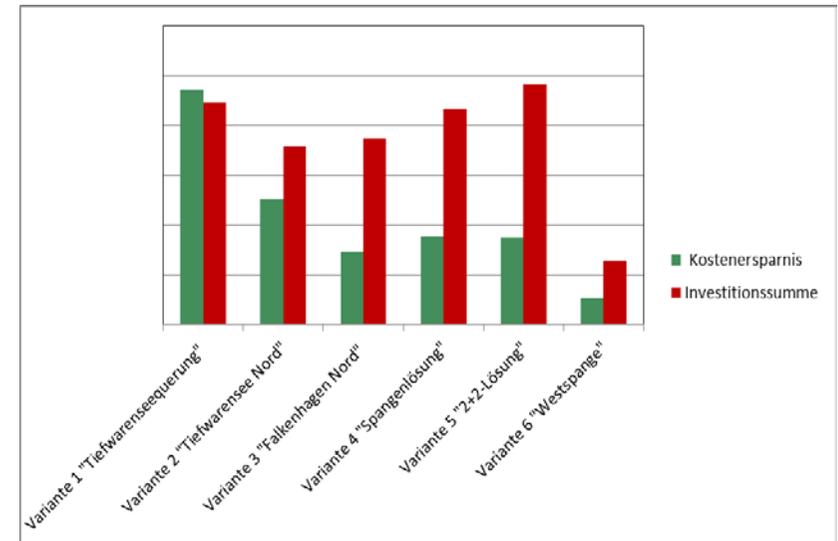
**Die Berechnungsmethodik kann man kritisieren – aber sie wird angewendet.**

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 ungefähr gleich sind, gibt es Planungen aus anderen Bundesländern, wo der errechnete Nutzen mehrfach die Kosten überschreitet. Es kann daher sein, dass die Warener Ortsumgehung – auch wenn sie vom Land angemeldet würde – gar nicht gebaut wird. Weil andere Ortsumgehungen nach dieser Berechnung rentabler sind.

„Wenn klar ist, dass nur die Variante 1 vom Bund bezahlt würde, dann ist wenigstens klar, worüber wir abstimmen: Für ein Ja oder Nein zur Brücke über den Tiefwarensee.“



**Bedeutung:** Wenn die Nutzen (diskontierte Kostenersparnis durch Fahrzeiteinsparung über 30 Jahre) größer sind als die Kosten (Investitionssumme) 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.

## Seite 8: Zum Beteiligungsprozess

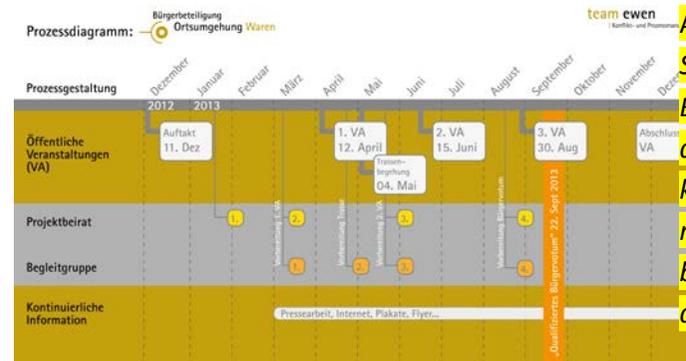
Die Bürgerbeteiligung in Waren hat das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger Warens möglichst umfassend und ausgewogen über die geplante Ortsumgehung zu informieren. Am Ende des etwa neunmonatigen Prozesses steht das Bürgervotum am 22. September 2013 – diese Abstimmung sollen die Warener dank der Informationen möglichst qualifiziert durchführen können.

**Wenn die Straße fertig geplant ist, ist es zu spät zu fragen.**

Das Bürgervotum in Waren findet zu einem frühen Zeitpunkt statt. Daher beziehen sich die Aussagen in dieser Zeitung allesamt auf Voruntersuchungen und Abschätzungen.

Die Bürgerbeteiligung wird von einem externen, neutralen Moderationsbüro (team ewen) aus Darmstadt (Südhessen) organisiert und moderiert. Angestoßen und finanziert wurde der Beteiligungsprozess vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Die Bertelsmann Stiftung hat den Prozess

begleitet und beobachtet und auch diese Abstimmungszeitung finanziert.



**Was ist „innovativ“ an dieser Bürgerbeteiligung?**

Anna Renkamp, Bertelsmann 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, ist dies eine neuartige Bürgerbeteiligung.“

**Der richtige Zeitpunkt?**

„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.“

„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.“



## **Was wurde und wird getan, um das Ziel zu erreichen?**

**Informationen** werden auf unterschiedliche Art und Weise zusammengetragen und weiter gegeben:

Auf öffentlichen Veranstaltungen wurden im letzten halben Jahr Fachleute gehört, Argumente abgewogen und Zusammenhänge zur Ortsumgehung geklärt.

Im Internet werden alle Präsentationen, Zusammenfassungen und Protokolle eingestellt. ([www.dialog-waren.de](http://www.dialog-waren.de)) Hier können Sie sich noch bei Interesse noch genauer informieren.

Die Presse wird über jede Veranstaltung informiert und hat kontinuierlich berichtet.

Einladungen und Zusammenfassungen von Veranstaltungen wurden an alle Haushalte Warens per Postwurfsendung verteilt.

## **Allparteiliche und ausgewogene Informationen – mit Pro und Contra**

Auf einer öffentlichen Trassenbegehung wurden alle Varianten vorgestellt und die Warener kamen untereinander ins Gespräch.

An Informationsständen im Nachgang von Veranstaltungen wurde viel diskutiert und nachgefragt.

Eine „Begleitgruppe“ trifft sich regelmäßig, diskutiert über viele Fragen und arbeitete am Text für diese Abstimmungszeitung mit.

Der Auftrag für die Begleitgruppe lautet: Die Begleitgruppe hilft dabei, dass die verschiedenen Sichtweisen ausgewogen berücksichtigt werden. Und sie trägt dazu bei, möglichst viele Warener zu erreichen. Neben zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern gehören zur Begleitgruppe Vertreter von Bürgerinitiativen Pro und Contra Ortsumgehung (von denen im Juni 2013 einige aus der Begleitgruppe ausgetreten sind), Vertreter verschiedener Vereine und Institutionen aus Waren und Umgebung.

Quellen der zitierten Aussagen, der abgebildeten Grafiken ...

Impressum