



Protokoll über die Bürgerinformationsveranstaltung am 04.12.2013 zur
Erstellung des Lärmaktionsplanes (2. Stufe)

Ort: Mensa Regionalschule Waren-West

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 19:30 Uhr

Teilnehmer:	Herr Horenburg	-	Projektleiter - Dipl.-Phys. von UmweltPlan GmbH Stralsund
	Herr Möller	-	Stadtpräsident und zukünftiger Bürgermeister
	Herr Dr. Lüdde	-	Leiter des Amtes für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
	Herr Wilhelm	-	Sachgebietsleiter Umwelt/Forsten
	Herr Müller	-	Sachbearbeiter Umwelt

Der Einladung gefolgt sind weiterhin:

Herr Collig	-	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
Herr Dr. Herolt	-	Straßenbauamt Neustrelitz
Herr Nickel	-	Straßenbauamt Neustrelitz
Frau Schulz	-	Straßenbauamt Neustrelitz

Anwohner sh. Anwesenheitsliste

1. **Herr Dr. Lüdde** stellt die Personen des Präsidiums vor. Des Weiteren begrüßt er die Vertreter des Straßenbauamtes Neustrelitz und des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung.
2. **Herr Horenburg** beginnt mit der Vorstellung, indem er vorerst das Unternehmen, UmweltPlan GmbH, vorstellt. Danach wird das Thema „Lärm“ benannt und erläutert. Dauerhafter Lärm schädigt die Gesundheit des Menschen in hohem Maße.
Um den Besuchern der Veranstaltung nachfolgend die Lärmeinsparpotenziale zu verdeutlichen, wird im Vorab erklärt, was ein dB(A) ist. Die Bundesimmissionsschutzverordnung fordert ausdrücklich die Berechnung der Lärmbelastung an den betroffenen Stellen. Durch das Messen der Werte kommt es zu verminderten Werten, da die zufälligen Verkehrs- und Wetterverhältnisse mit einfließen.
Die Grenzwerte sind auf das Berechnungsverfahren abgestimmt. Die Grenzwerte für die Stadt Waren betragen nachts 55 dB(A) und tagsüber 65 dB(A). Beispielsweise haben die Grenzwerte (55dB(A)) die Lautstärke eines normalen Gesprächs bzw. die Lautstärke von Kantinenlärm (65 dB(A)).
Der Mensch kann eine Geräuschpegeländerung ab 1 bis 2 dB(A) wahrnehmen. Der Schallpegel wird logarithmisch berechnet. Den Abzug von 3dB(A) von dem bisher berechneten Wert nimmt der Mensch wahr, als ob es zu einer Halbierung der Kfz-Menge auf der Straße gekommen ist.
Die gesetzlichen Grundlagen für die Erstellung des Lärmaktionsplanes bilden die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom Juli 2002 und die Umsetzung in deutsches Recht durch Abschnitt „Lärminderungsplanung“ in das Bundes-Immissionsschutzgesetz im Juni 2005. Die somit gesetzlich geforderten Lärmaktionspläne sind spätestens alle 5 Jahre fortzuschreiben.
In der 1. Stufe werden alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr berücksichtigt. In der jetzigen 2. Stufe werden alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr betrachtet. In Waren (Müritz) sind das folgende Straßen: Röbeler Chaussee, Mozartstraße, Schweriner Damm und Strelitzer Straße.
Vom Staatlichen Amt für Landwirtschaft, Umwelt und Geologie wurden Lärmkartierungen der Hauptverkehrsstraßen vorgenommen.
In der 1. Bürgerinformation soll die Öffentlichkeit dahingehend informiert werden, dass am Lärmaktionsplan effektiv mitgewirkt werden kann. Dazu könnten die Erfahrungen vor Ort aufgegriffen oder Vorschläge und Hinweise zu eventuell noch unbekanntem Lärmgarnissen eingearbeitet werden.
Danach werden u.a die Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet, die Träger öffentlicher Belange beteiligt und die Prioritätensetzung des Maßnahmenkonzeptes

vorgenommen sowie eine Abstimmung der Maßnahmen mit dem Straßenbaulastträger getroffen. Für die Stadt Waren (Müritz) kommen von einigen möglichen Maßnahmen folgende in Betracht:

- Verstetigung des Verkehrs in Form von Optimierung der „grünen Welle“
- Änderung der Fahrbahnoberflächen mit Einsatz von lärmoptimierter Fahrbahndecken
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (bspw. „T30“)
- Aktive/passive Schallschutzmaßnahmen mit dem Einbau von Schallschutzfenstern.

3. **Herr Dr. Lüdde** leitet über in Fragen der Anwesenden:

- Was passiert mit den Leuten auf der offenen Straße? Die sind dem Lärm auch ausgesetzt.

Antwort: Die EG- Umgebungslärmrichtlinie ist auf Wohngebäude gerichtet. Die Kommune weist in den Lärmaktionsplänen sogenannte ruhige Gebiete aus. Die Verlärmung der Gebiete soll verhindert werden.

- Um wieviel db (A) würde sich der Schallpegel in der Stadt Waren (Müritz) mit den vorgeschlagenen Maßnahmen reduzieren?

Antwort: Beim Einsatz lärmoptimierter Fahrbahndecken können bis zu 2 dB(A) eingespart werden. Bei einer Optimierung der grünen Welle kann bis zu 1 dB(A) eingespart werden. Insgesamt wären es 3 dB(A). Gefühlt würde dies eine Halbierung der Verkehrsmenge bedeuten.

- Der Lärmaktionsplan der Stufe 2 kann als Ziel nicht weniger als die Hälfte der Schallpegelreduzierung als die der Stufe 1 beinhalten.

Antwort: Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stufe 1 ist man von anderen Voraussetzungen ausgegangen. Die Ortsumgehung kommt in Stufe 2 auf Grund des Bürgervotums im September nicht in Betracht.

- Wie wurde der Schallpegel berechnet? Welche Art von Verkehr und welche Geschwindigkeit wurde bei Berechnung zu Grunde gelegt?

Antwort: Die Berechnungen wurden vom LUNG M-V durchgeführt. Es wurde die zulässige Geschwindigkeit des jeweiligen Straßenabschnitts verwendet. (Tempo 50 km/h)

- Neben der Lärmbelästigung spielen auch der erhöhte Schadstoffausstoß und die damit verbundene Luftverschmutzung eine Rolle. Wurden im Zuge der Kurortprädikatisierung auch direkte Daten ermittelt?

Antwort: Es gibt Daten, die bei Bedarf eingesehen werden können.

- Die Lärmbelästigung, die durch das Überfahren der Schachtdeckel ausgeht, wurde bisher nicht genannt.

Antwort: Es ist bekannt, dass die Fahrzeuge in der Mozartstraße unweigerlich über die Gullideckel fahren, weil diese direkt auf den Fahrstreifen liegen. Die Straße ist knapp 20 Jahre alt, so dass eine Sanierung erforderlich wird. Es sollte vor der Sanierung geprüft werden, inwieweit die Lage der Schachtdeckel verändert werden kann.

- Mit dem Bau einer Ortsumgehung über den Tiefwareensee hätte eine Verlärmung von ruhigen Bereichen statt gefunden. Warum wurde der Aufbau von Lärmschutzwänden in den Maßnahmevorschlägen grundsätzlich ausgeschlossen?

Antwort: In der Stadt Waren (Müritz) ist dies ein städtebauliches Problem. Innerstädtisch wirken Schallschutzwände zerschneidend, da sie nicht unterbrochen werden dürfen, wenn sie effektiv sein sollen. Bei Neuplanungen ist der Einsatz von Schallschutzwänden eher möglich.

- In der Saison staut sich der Verkehr bereits bei zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h. Wenn die Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h gesetzt wird, wird sich die Situation zuspitzen und die Fahrzeuge müssen noch häufiger anfahren. Das Anfahren macht sehr viel Lärm.

Antwort: Es soll eine Verstetigung des Verkehrs erreicht werden, damit das Anfahren vermindert wird. Eine weitere Optimierung der „grünen Welle“ gestaltet sich schwierig, da es in der Stadt 3 Schaltkreise gibt, die bereits aufeinander abgestimmt sind.

- Kann der Vortrag abgerufen werden? Bürger sollen sich beteiligen? Wo können sich die Bürger melden? Wird im Lärmaktionsplan auch ein Kostenplan aufgestellt? Wie sieht die Unterstützung des Landes aus?

Antwort: Der bestehende Vortrag ist ohne Erklärung nur schwer verständlich. Für die Bürger, die sich beteiligen wollen, nimmt Herr Müller in der Stadtverwaltung gerne die Hinweise und Vorschläge entgegen. Herr Dr. Wulforst vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung hat die Erarbeitung eines Gutachtens angemeldet, welches auch Maßnahmevorschläge enthalten soll, die in den

Lärmaktionsplan mit einfließen können. Bauliche Maßnahmen müssen seitens des Straßenbaulastträgers umgesetzt werden.

Ein Vertreter ergänzt, dass sich das Gutachten in Arbeit befindet, jedoch keine weiteren Maßnahmen untersucht werden, die bereits durch die UmweltPlan GmbH vorgeschlagen wurden.

Es besteht die Absicht, etwas „versuchsweise“ zu machen, eventuell eine innerstädtische Versuchsstrecke mit lärmindernden Asphalt in Waren (Müritz) zu installieren. Die zur Verfügung stehenden Mittel sind jedoch begrenzt.

- Wer kontrolliert die festgelegten 30 km/h für LKW's in der Nacht?

Antwort: Die Kontrolle ist schwierig. Die Polizeiinspektion hat durch die Reformierung nur begrenzte Kapazitäten. Ein weiteres Problem ist, dass sich die LKW-Fahrer die Geschwindigkeitsmessung über Funk übermitteln.

- Im Lärmaktionsplan werden Maßnahmevorschläge zur Verminderung des Verkehrs vermisst.

Antwort: Eine Verminderung des Verkehrs resultiert aus einer Umverlegung der Hauptverkehrsstraße. Das wäre zum Beispiel durch den Bau der sogenannten Westspange möglich gewesen. Der Bund hat diese Variante jedoch abgelehnt, da es mit dem Bau zu keiner zeitlichen Einsparung für den Durchgangsverkehr kommt und die Kosten doch erheblich wären. Den Bau der Westspange müsste die Stadt selbst realisieren. Aus finanzieller Sicht ist dies jedoch nicht möglich.

Der Ausbau der Ortsumgehung Mirow und die Verbindung Wittstock-Mirow sowie die Herabsetzung der Funktionsstufe für die B 192 könnte aber auch zu einer Verminderung des Verkehrs in Waren (Müritz) führen. Kontraproduktiv wäre dagegen der 3-spurige Ausbau der B 192. Somit würde noch mehr Verkehr herangezogen werden.

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Erdschall bzw. die Vibrationen des Bodens, die durch die Fahrzeuge erzeugt werden, auch ein Problem sind. Weiterhin werden durch die großen LKW's die Zimmer verschattet. In den Immissionsregelungen sollte auf diese Probleme eingegangen werden. Es entsteht viel Lärm durch unfachmännische Beladung. Die ungesicherte Ladung poltert in den Kleintransportern und LKW's. Die 30 km/h- Regelung für alle Fahrzeuge sollte daher umgesetzt werden.

- Wer bezahlt die passiven Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern? Die Anwohner können das nicht alleine finanzieren.

Antwort: Die Lärmsanierung wird bis zu 75% durch das Land gefördert. Um die Förderung zu bekommen, müssen die jeweiligen Auslösewerte überschritten werden. Es handelt sich dabei aber um eine freiwillige Leistung des Landes. Die Mittel sind begrenzt. Ein Antrag kann beim Straßenbauamt Neustrelitz gestellt werden.